

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

DE LA
RESPONSABILITÉ DES CHEMINS DE FER

EN CAS

DE TRANSPORTS SUCCESSIFS

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le mardi 22 janvier 1901, à 2 h. 1/2

PAR

VINCENT NAVARRE

DIPLÔMÉ DE L'ÉCOLE DES SCIENCES POLITIQUES

Président : M. THALLER.

Suffragants : { MM. LYON-CAEN, } professeurs
 SALEILLES, }

PARIS

Librairie Nouvelle de Droit et de Jurisprudence

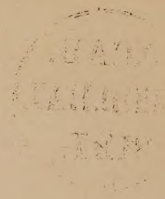
ARTHUR ROUSSEAU, ÉDITEUR

14, RUE SOUFFLOT ET RUE TOULLIER, 13

1901

THÈSE
POUR LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses : ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.



UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

DE LA
RESPONSABILITÉ DES CHEMINS DE FER

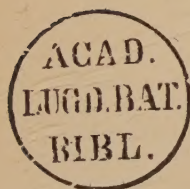
EN CAS

DE TRANSPORTS SUCCESSIFS

THÈSE POUR LE DOCTORAT

L'ACTE PUBLIC SUR LES MATIÈRES CI-APRÈS

Sera soutenu le mardi 22 janvier 1901, à 2 h. 1/2



PAR

VINCENT NAVARRE

DIPLÔMÉ DE L'ÉCOLE DES SCIENCES POLITIQUES

Président : M. THALLER.

Suffragants : { MM. LYON-CAEN, { professeurs
SALEILLES, }

PARIS

Librairie Nouvelle de Droit et de Jurisprudence

ARTHUR ROUSSEAU, ÉDITEUR

14, RUE SOUFFLOT ET RUE TOULLIER, 13

1901

BIBLIOGRAPHIE

- GUILLEMMAIN. — Des transports successifs.
JACQMIN. — Obligations et responsabilité des compagnies.
BÉDARRIDES. — Des commissionnaires.
SARRUT. — 1^o Transport des marchandises.
— 2^o Législation et jurisprudence sur le transport.
DUVERDY. — Traité du contrat de transport.
THALLER. — Traité de droit commercial.
LYON-CAEN. — Précis de droit commercial.
CARPENTIER et MAURY. — Traité des chemins de fer.
FÉRAUD-GIRAUD. — Code des transports des marchandises.
PICARD. — Les chemins de fer français.
LANKMANN. — Traité sur les transports en Belgique.
SOURDAT. — De la responsabilité.
DELAMARRE et LEPOITVIN. — Du contrat de commission.
PARDESSUS. — Commentaire du Code de commerce.
HUBERT. — Transports par voie de terre.
MARCLAND. — Responsabilité des voituriers.
OLIVIER. — Les chemins de fer en droit international.
ROUS. — Règles principales du transport des marchandises.
PALAA. — Dictionnaire des chemins de fer.
RUBEN de COUDER. — Dictionnaire de droit commercial.
BLANCHE. — 1^o Contentieux des chemins de fer.
— 2^o Des transports par chemins de fer et de la responsabilité
des compagnies.
ALAUZET. — Commentaire du Code de commerce.
FÉOLDE. — Des transports par chemins de fer.
POUGET. — Des droits et des obligations des divers commissionnaires.
BURCHARD. — Droit qui régit la commission en matière de transports.
ERISMANN. — La loi fédérale sur la responsabilité des entreprises de che-
mins de fer.
HILSCHER. — La responsabilité de plusieurs chemins de fer relativement
au contrat de transport.
ROSENTHAL. — Le droit international de transport.
VERNE DE BACHELARD. — De la responsabilité des chemins de fer.
Répertoire général du droit. — Mots Commissionnaires et Chemins de fer.
SIREY. — Mot Commissionnaires.
DALLOZ. — Mot Commissionnaires.
Pandectes françaises. — Mots Commissionnaires et Chemins de fer.
Bulletin des transports internationaux.
Annales de droit commercial.
Annuaire de législation étrangère.
Journal du droit international privé.
Revue de droit international et de législation comparée.
-

DE

LA RESPONSABILITÉ DES CHEMINS DE FER

AU CAS DE TRANSPORTS SUCCESSIFS

INTRODUCTION

Au commencement du siècle et jusque vers 1840, peu de marchandises faute de moyens de transport assez rapides ou assez économiques étaient expédiées en dehors de la zone de production et un seul voiturier pouvait le plus souvent les conduire à destination. Étaient-elles transportées plus loin, l'expéditeur devait signer un deuxième contrat de transport. Il en résultait autant de contrats successifs qu'il y avait de voituriers.

Avec l'avènement des chemins de fer, le commerce et principalement le commerce lointain s'est considérablement développé. Les marchandises à l'époque actuelle sont transportées aux deux extrémités de la France aussi facilement et aussi rapidement qu'elles l'étaient autrefois à quelques centaines de kilomètres. La nécessité des ré-expéditions successives devenait donc une entrave pres-

que insupportable pour le commerce. Les compagnies de chemins de fer en effet, en France comme à l'étranger, n'exploitent chacune, comme les anciens voituriers, qu'un certain rayon. Il en est résulté que sous la pression de l'opinion publique et surtout de la jurisprudence l'ancien contrat de transport s'est pour ainsi dire transformé, chaque compagnie s'engageant envers l'expéditeur non seulement à transporter les marchandises sur son réseau mais encore à les faire parvenir à leur point de destination, bien que ce lieu soit en dehors du territoire exploité par elle.

A l'heure actuelle, un expéditeur désirant expédier des marchandises de Bayonne à Lille n'aura qu'à s'adresser à la Compagnie du Midi... Cette Compagnie se chargera directement de faire parvenir les marchandises à Lille sans que l'expéditeur ait à intervenir de nouveau à Bordeaux et à Paris. Pour arriver à ses fins, la Compagnie du Midi transmettra les marchandises à la Compagnie d'Orléans qui elle-même les transmettra à la Compagnie du Nord. Cette dernière seule pourra mettre le destinataire en possession.

Ces transports, dans lesquels interviennent ainsi deux ou plusieurs compagnies, portent le nom de transports successifs ou communs. La Compagnie du Midi, en l'espèce, porte le nom de commissionnaire chargeur ou expéditrice, les compagnies suivantes celui de voituriers intermédiaires.

Le contrat qui intervient est soumis à des règles par-

ticulières et ce sont ces règles concernant le point spécial de la responsabilité de ces différentes compagnies qui feront l'objet exclusif de notre étude.

Nous commencerons par quelques notions générales sur la responsabilité des chemins de fer au cas le plus simple où un seul transporteur est intéressé. Cette étude préliminaire nous semble d'autant plus nécessaire que les questions que nous étudierons ici se présentent toujours au cas de transports successifs, étant résolues, elles n'entraveront plus notre étude principale.

Nous nous occuperons ensuite de l'action en responsabilité et nous verrons successivement quelles sont les personnes susceptibles de l'exercer, contre qui elle peut l'être, quel sera le tribunal compétent et enfin comment s'éteint cette action.

Dans la deuxième partie nous verrons dans quelle proportion et sous quelles conditions, chaque compagnie contribue théoriquement à la réparation du préjudice causé, et dans la troisième comment pratiquement cette contribution est réglée entre compagnies par des conventions.

Nous avons tout d'abord l'intention de consacrer une quatrième partie aux solutions admises dans le droit interne des pays étrangers et une cinquième à celles prescrites par la convention de Berne. Mais comme ces solutions sont la plupart du temps analogues à celles prescrites par notre code, il nous a semblé plus rationnel d'entremêler simplement les solutions admises en France

et celles admises soit à l'étranger soit par la convention de Berne ; le contraste paraîtra plus frappant. Le plus souvent, d'ailleurs, nous ne donnerons en ce qui concerne les pays étrangers que la solution allemande ; les législations française et allemande sont en effet des législations types sur lesquelles toutes les autres sont plus ou moins calquées.

CHAPITRE PRÉLIMINAIRE

OBLIGATIONS POUR LES COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER DE SE CHARGER DU TRANSPORT JUSQU'À DESTINATION.

Nous venons de voir dans notre introduction que les Compagnies à l'heure actuelle ne faisaient aucune difficulté pour transporter les marchandises jusqu'à destination, ce point se trouvât-il en dehors du rayon exploité par leurs lignes.

Nous verrons dans le cours de notre étude que ce transport dont se charge la gare expéditrice peut avoir pour elle les plus funestes conséquences. L'article 99 du Code de commerce, en effet, a édicté cette règle sévère que le commissionnaire qui se charge d'un transport est garant des faits du transporteur intermédiaire à qui il adresse les marchandises, c'est-à-dire responsable des fautes de tous les voituriers successifs jusqu'à destination.

Aussi, pouvons-nous le dire tout d'abord, les Compagnies de chemins de fer au début, refusaient-elles toujours d'assumer cette responsabilité et ne s'y sont-elles soumises que contraintes et forcées par une jurisprudence constante.

C'est dans un jugement du tribunal de Lyon du 12 janvier 1874, confirmé par la Cour d'appel le 24 mars sui-

vant, que nous trouvons l'origine de cette jurisprudence. Le tribunal de Lyon a en effet contraint la Compagnie P.-L.-M. à jouer vis-à-vis la Compagnie des Dombes le rôle de commissionnaire de transport. Le tribunal citait deux textes à l'appui de sa décision : 1° une circulaire ministérielle du 28 mai 1867 ; 2° le § 5 de l'article 61 du cahier des charges.

La circulaire ministérielle est ainsi conçue : « L'administration a eu à examiner, dans ces derniers temps, la question de savoir si, deux itinéraires étant donnés, soit sur un seul et même réseau, soit sur des réseaux différents, l'expéditeur a le droit de choisir l'un ou l'autre de ces itinéraires.

« Cette question a été soumise au comité consultatif des chemins de fer et le comité a émis l'avis « que les expéditeurs ont un droit absolu de choisir l'itinéraire qui « devra être suivi par leurs marchandises, à la condition « de payer le tarif qui s'applique à cet itinéraire ».

« Je n'ai pu moi-même, après examen, qu'adopter cet avis et je l'ai, en conséquence, approuvé par une décision de ce jour » (1).

Il semble en effet résulter implicitement de ce texte que l'expéditeur a parfaitement le droit d'obliger les compagnies à transporter les marchandises à destination, ce point se trouvât-il situé en dehors du territoire exploité par leurs lignes. La circulaire permet à l'expéditeur de

(1) *Code annoté des chemins de fer* par Lamé-Fleury, p. 917.

choisir son itinéraire sur des réseaux différents : cette faculté implique donc un transport direct. Si un deuxième contrat de transport devait intervenir au point extrême exploité par chaque compagnie, les mots de la circulaire « sur des réseaux différents » n'auraient plus de raison d'être ; l'autorisation de choisir l'itinéraire sur un seul réseau étant amplement suffisante.

Quoiqu'il en soit, il est remarquable que la Cour de cassation, à laquelle l'arrêt précité fut déféré, ait abandonné complètement la circulaire ministérielle et n'ait donné comme fondement juridique de son arrêt que le deuxième texte invoqué par le tribunal de Lyon, c'est-à-dire le § 5 de l'article 61 du cahier des charges. Cet article réserve au gouvernement la faculté d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur la ligne ou la prolongeant et stipule pour ces lignes la faculté de faire circuler leurs voitures sur le tronçon principal, objet de la concession. Le § 5 ajoute : « Dans le cas où une compagnie d'embranchement ou de prolongement joignant la ligne qui fait l'objet de la présente concession, n'userait pas de la faculté de circuler sur cette ligne (ou réciproquement), les compagnies sont tenues de s'arranger entre elles de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points de jonction des diverses lignes. »

S'appuyant sur ce dernier texte, comme nous l'avons dit, la Cour suprême rendit l'arrêt suivant :

« La Cour, considérant que, comme le dit l'arrêt atta-

qué, l'obligation pour la Compagnie demanderesse de recevoir sur la ligne Belfort-Bourg, et d'expédier les marchandises à destination de Lyon-Croix-Rousse par le chemin de fer des Dombes, si elle ne résulte pas des articles 49 et 50, résulte de l'article 61 du cahier des charges ; qu'en effet, il est dit au paragraphe 5 de cet article 61 que les compagnies dont les deux lignes se joignent sont tenues de s'arranger entre elles de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu au point de jonction et qu'évidemment l'interruption aurait lieu si, au point de jonction, devait se trouver un destinataire chargé de recevoir la marchandise pour la réexpédier immédiatement après ; rejette (1). »

La Cour de cassation s'est d'ailleurs une seconde fois exprimée sur la question qui nous occupe, et dans le second arrêt du 24 juillet 1875 (2) elle a reproduit à peu près textuellement son arrêt du 24 février.

La Cour de cassation par les deux arrêts précités obligeait donc les compagnies à recevoir les marchandises pour des destinations situées en dehors de leur réseau et entendait que le premier voiturier fût tenu responsable des fautes de tous les voituriers successifs jusqu'à destination. Ces décisions étaient d'une extrême importance, aussi furent-elles analysées par un grand nombre d'auteurs et généralement critiquées au point de vue théorique pur. L'article 61 du cahier des charges en effet vise certaine-

(1) Cass., 24 février 1875, Sir. 75.1.230.

(2) Cass., 24 juillet 1875, Sir. 75.1.426.

ment l'hypothèse de concessions postérieures et stipule des clauses, qui, par cela même, ne s'imposent pas aux lignes antérieurement concédées. En concédant une ligne nouvelle, le gouvernement dont précisément l'attention a été appelée sur l'avantage des transports directs jusqu'à destination, prescrit l'obligation du transport direct, si de nouvelles lignes viennent se greffer sur la première : c'est donc que ces mesures seraient inapplicables en dehors de ce texte, notamment pour les lignes adjacentes antérieurement concédées. Il faudrait donc au moins restreindre la décision de l'arrêt au cas où le second voiturier est une compagnie d'embranchement ou de prolongement concédée postérieurement à la déclaration d'utilité publique de la première ligne.

Le texte invoqué par la Cour de cassation est donc insuffisant pour obliger les compagnies à jouer le rôle de commissionnaires. Nous aurions préféré que la Cour s'appuyât davantage sur la circulaire ministérielle de 1867 précitée. Quoi qu'il en soit, en même temps qu'elle était équitable, la solution admise par la jurisprudence était d'une grande utilité pour le commerce, l'intervention de l'intermédiaire étant en effet du même coup supprimée.

Depuis cette époque, jamais les compagnies n'ont porté la même question devant les tribunaux ; elle ne fait plus aucun doute aujourd'hui depuis l'apparition de tarifs communs à plusieurs compagnies d'après lesquels ces compagnies s'engagent à transporter les marchandises d'une extrémité de la France à l'autre en accordant même

à l'expéditeur des prix de transport beaucoup moins élevés que les prix ordinaires.

Les administrations de chemins de fer n'ont pas eu d'ailleurs grand mérite à accepter cette obligation, car la solvabilité de chacune d'elles ne peut faire de doute. Elles auraient, il est vrai, en refusant cette obligation évité les conséquences de l'article 99, d'après lesquelles la compagnie de départ est responsable de la marchandise jusqu'à la livraison. Mais, outre que chaque compagnie étant tour à tour expéditrice, intermédiaire ou d'arrivée, cet inconvénient ne peut être très appréciable, nous verrons plus tard que les compagnies ont conclu entre elles certaines conventions qui font disparaître la présomption précitée.

PREMIÈRE PARTIE

CHAPITRE PREMIER

NOTIONS GÉNÉRALES.

SECTION I. — Détermination de la responsabilité au cas de perte et d'avarie.

§ 1. — Cas dans lesquels il y a responsabilité.

A l'exemple de la plupart des droits internes des différents Etats, la France a admis en principe, que la compagnie de chemin de fer qui ne rend pas à destination les objets qui lui ont été remis ou les rend en mauvais état, est responsable du dommage subi par l'ayant droit de la marchandise perdue ou avariée.

Le chemin de fer est soumis à une responsabilité excessivement étendue, responsabilité qui provient de la nature juridique du contrat de transport. Il est responsable en principe, indépendamment de la justification de toute faute. Il ne peut se libérer par la preuve qu'il a appliqué à l'exécution de ce contrat le soin d'un trans-

porteur ordinaire ; seule peut le décharger la preuve d'un cas de force majeure.

Si tous les législateurs ont admis cette responsabilité très lourde pour les administrations de chemins de fer, c'est qu'ils ont pris en considération cette circonstance que les particuliers sont absolument forcés de se fier à l'administration ; son activité et les soins employés par elle ne pouvant pas être contrôlés d'une façon suffisante.

Le chemin de fer est toujours présumé avoir reçu les marchandises en bon état, tant qu'il n'a pas pris de réserves, et il importe peu que l'avarie constatée ultérieurement soit apparente ou occulte ; comme contre-partie le chemin de fer a toujours le droit de vérifier la marchandise qui lui est remise à l'expédition. Au surplus, il lui incombe de veiller au bon état des colis, et de prendre toutes les précautions que leur conservation exige. Toutefois le chemin de fer n'étant pas le *negotiorum gestor* de l'expéditeur, il ne doit à la marchandise que les soins ordinaires à l'exclusion des soins spéciaux extraordinaires.

Dans toutes les législations aussi, la responsabilité a le même point de départ, la même durée et la même fin. Tous les codes ont un article ainsi conçu : le transporteur est responsable à partir de l'acceptation du transport jusqu'à la livraison.

Quant au laissé pour compte, il n'est admis dans presque aucune des législations ; un texte formel le prohibe

même le plus souvent, en Suisse et en Allemagne par exemple.

En droit français, on pourrait être tenté de dire au premier abord, que ce mode de réparation n'est guère conforme aux termes de l'article 1142. Si l'on y réfléchit cependant, on doit admettre que, grâce aux termes généraux dont la loi se sert, elle laisse aux tribunaux le soin de déterminer l'indemnité dont il est question dans ce texte et cela d'après les faits et circonstances de la cause. En fait les tribunaux n'admettent ce mode de réparation que tout autant que la marchandise ne peut être utilisée par le destinataire.

§ 2. — Cas dans lesquels il n'y a pas responsabilité.

Nous avons vu précédemment que le chemin de fer est présumé responsable toutes les fois qu'il se produit un retard dans la livraison, une avarie ou la perte de la marchandise. Certaines exceptions sont cependant apportées à ce principe : Le chemin de fer est libéré de la responsabilité qui lui incombe s'il justifie que le dommage dont on lui demande réparation provient d'une faute de l'ayant droit, d'un vice propre de la marchandise, d'un cas fortuit ou de force majeure.

La faute de l'ayant droit se présente comme une conséquence du principe d'équité admis dans toutes les législations que personne ne peut tirer des prérogatives de sa propre faute.

La deuxième cause de libération de la responsabilité

est le vice de la marchandise expédiée. Le vice de la marchandise est l'état naturel de ladite marchandise qui entraîne pour elle, par suite du transport, des avaries plus ou moins considérables (1).

Cette cause d'exclusion de la responsabilité apparaît, si l'on y réfléchit, comme un simple cas spécial de force majeure. Nous sommes en effet ici en présence de forces physiques et chimiques que le chemin de fer ne peut ni prévenir ni éviter.

La force majeure est en réalité la seule cause d'exclusion de la responsabilité du chemin de fer qui soit édictée par les principales législations. Les deux autres exceptions par elles indiquées ne sont en effet qu'une conséquence de ce principe juridique admis partout que nul ne peut tirer de droits de sa propre faute, et l'autre qu'un simple cas spécial de force majeure.

En France, le voiturier n'est pas responsable quand la perte, l'avarie ou le retard proviennent de la force majeure ou d'un cas fortuit.

La question de savoir si, dans un cas déterminé, il y a ou non force majeure est une question de fait laissée à l'appréciation du juge.

§ 3. — Cas dans lesquels il y a présomption de non-responsabilité en faveur du chemin de fer.

En France et dans la plupart des législations étran-

(1) Landmann, p. 517.

gères, le Code n'a jamais admis de limitation à la lourde responsabilité imposée aux administrations de chemins de fer. Pourtant, dans la plupart des pays, les administrations sont arrivées au même résultat en introduisant ces limitations dans les conditions d'application des tarifs. En France particulièrement, les limitations ainsi introduites sont des plus nombreuses, et comme ces tarifs sont homologués par le Ministre des travaux publics ils sont considérés par la jurisprudence comme ayant force de loi.

La convention de Berne, elle aussi, a, dans l'article 31, admis un certain nombre d'hypothèses dans lesquelles il y a présomption de non-responsabilité en faveur du chemin de fer, sauf à l'ayant droit à faire la preuve contraire.

SECTION II. — Conséquences de la responsabilité au cas de perte et d'avaries.

§ 1. — Dommages-intérêts.

La responsabilité ayant pour conséquence d'obliger le chemin de fer à réparer le dommage résultant de la perte ou de l'avarie, nous avons à étudier les principes d'après lesquels doit être fixé le montant de l'indemnité que le chemin de fer peut avoir à payer.

En France, il n'y a pas de texte spécial qui règle cette matière : c'est donc le droit commun qui est applicable.

L'obligation du chemin de fer apparaît purement et simplement comme une obligation de faire ; en cas de non-exécution d'icelle, elle se résout en dommages-intérêts.

Le montant de ces dommages-intérêts se détermine conformément aux articles 1149-1151 du Code civil. Le montant de l'indemnité, en application des dispositions de ces articles, comprend le *damnum emergens* et le *lucrum cessans* c'est-à-dire le dommage réel et le gain manqué. Toutefois il ne s'agit, d'une part, que du dommage qui, lors de la conclusion du contrat de transport, était prévu ou pouvait être prévu et, d'autre part, du dommage qui apparaît comme une conséquence directe et immédiate de l'accomplissement défectueux ou du non-accomplissement du contrat.

Dans le cas de dol, il est dû par le transporteur, même les dommages-intérêts qu'il n'a pas prévus, qu'il n'a pas pu prévoir ; quant à ceux qui ne sont pas engendrés par une cause directe, immédiate de l'exécution du contrat, ils ne sont jamais dus.

La règle d'après laquelle le chemin de fer ne peut être tenu que des dommages qu'il a prévus ou pu prévoir lors de la conclusion du contrat, peut donner lieu, dans l'application, à de nombreuses difficultés : en effet si la nature des marchandises est souvent déclarée par l'expéditeur, ce dernier, par contre, n'indique jamais le but dans lequel l'expédition est faite.

En Allemagne, l'article 396 du Code de commerce admet en principe l'indemnité du dommage réel ; il dis-

pose, en effet, que s'il y a lieu à paiement d'une indemnité pour une perte ou une avarie qui se seraient produites lors de l'exécution d'un transport, c'est la valeur commerciale de la marchandise ou sa valeur ordinaire qui doit être prise en considération et doit servir de base au calcul de l'indemnité. L'article 427 du même Code, qui se rapporte aux chemins de fer, établit une limitation de ce principe en stipulant qu'il peut être convenu que la valeur qui, d'après l'article 396, doit servir de base au calcul de l'indemnité ne peut dépasser le montant indiqué dans la lettre de voiture comme représentant la valeur de la marchandise, et, au cas où une telle énonciation n'aurait pas été faite, un montant maximum fixé d'avance. Le règlement d'exploitation des chemins de fer allemands, en application de l'autorisation qui est ainsi donnée par la loi, stipule que le montant maximum d'indemnité sera de 60 marks (75 francs) pour cinquante kilogrammes ; ce montant maximum n'est applicable que si une déclaration de valeur n'a pas été faite. Dans les cas de dol, l'indemnité doit équivaloir à la réparation du complet dommage.

Comme nous pouvons le constater, le droit allemand a constitué une indemnité relativement restreinte ; il a été guidé dans cette voie par la considération que le transporteur, en général, et le chemin de fer en particulier, sont déjà suffisamment chargés par la responsabilité si lourde qui pèse sur eux ; en outre, il a, quant à la responsabilité qui incombe au transporteur ou au voiturier

en général, diminué celle à laquelle est assujetti le chemin de fer, parce qu'il est désirable que les tarifs ne soient pas trop élevés, ces derniers devant naturellement se trouver en proportion des indemnités éventuelles.

Système admis par la convention internationale de Berne.

Le législateur déclare, conformément au droit allemand, que c'est la valeur commerciale de la marchandise, ou la valeur ordinaire qui doit être mise à la base du calcul de l'indemnité. Notons cependant, tout de suite, une différence du droit international avec le droit allemand : tandis que ce dernier prend en considération la valeur du bien au lieu et à l'époque de la livraison, le droit international, lui, considère ladite valeur au lieu et à l'époque de l'expédition.

Conformément au droit allemand encore, on a introduit le système du montant maximum d'indemnité dont nous avons parlé il y a quelques instants ; mais, pour satisfaire en une certaine mesure aux vœux exprimés par les représentants du régime juridique français, le législateur l'a soumis à des conditions complètement inconnues du droit allemand. Son application ne peut, en effet, avoir lieu que si, d'une part, les tarifs spéciaux qui l'établissent accordent une diminution du prix de transport total calculé d'après les tarifs respectifs ordinaires de chaque chemin de fer et que si, d'autre part, le même maximum de l'indemnité est applicable à tout le parcours.

Toujours dans le but de prendre en considération les dispositions législatives du droit allemand la convention internationale établit à l'article 38 la déclaration de l'intérêt à la livraison et conséquemment dispose qu'au cas où cette déclaration est faite, non seulement l'administration doit indemniser du dommage réel, mais qu'elle doit encore tenir compte du *lucrum cessans*. Dans tous les cas de dol et de faute lourde, l'administration est tenue de réparer le dommage complet.

SECTION III. — Détermination de la responsabilité en cas de retard.

Tandis que la plupart des législations internes sont essentiellement d'accord pour admettre les mêmes conditions de la responsabilité du transporteur pour perte, ou avarie de la marchandise qui lui a été confiée à l'expédition, il n'en est pas de même, en ce qui concerne les conditions de la responsabilité du dit transporteur pour retard, pour inobservation du délai de livraison ; ici, cette entente que nous constatons tout à l'heure n'existe plus.

En France, le chemin de fer est responsable en cas de retard, absolument sous les mêmes conditions qu'en cas de perte ou d'avarie, le Code de commerce n'admettant à l'article 104, comme motif de libération, que la force majeure. Cet article est ainsi conçu : Si, par l'effet de la force majeure, le transport n'est pas effectué dans le dé-

lai convenu, il n'y a pas lieu à indemnité contre le voiturier pour cause de retard.

En Allemagne, il en est tout autrement. Nous sommes ici en présence d'une responsabilité dont le degré est de beaucoup inférieur à celui de la responsabilité admis en France. Le chemin de fer peut toujours se libérer par la preuve qu'il a donné à la chose les soins d'un transporteur ordinaire. Le texte législatif applicable en cette matière est l'article 397 du Code de commerce dont la teneur est la suivante : ce transporteur est responsable du dommage survenu par suite de la négligence du délai de livraison pour autant qu'il ne justifie pas qu'il a donné les soins d'un transporteur ordinaire.

La convention de Berne a admis une solution intermédiaire entre le système allemand et le système français. L'article 39 de cette convention s'exprime en effet de la façon suivante : Le chemin de fer est responsable du dommage occasionné par l'inobservation du délai de livraison à moins qu'il ne prouve que le retard provient d'une circonstance indépendante de sa volonté et de son fait.

L'administration se trouve donc libérée si le retard provient d'une circonstance qu'elle n'a pas amenée et qu'elle n'a pas pu détourner, il ne lui suffit pas, pour être libérée, de prouver simplement, comme l'admet le législateur allemand, qu'elle a apporté le soin d'un transporteur ordinaire et il ne lui incombe pas, comme la loi française l'exige, d'établir que c'est la force majeure qui a été la cause du dommage.

SECTION IV. — Conséquences de la responsabilité
en cas de retard.

Dommages-intérêts.

Dans tous les pays sans exception pour qu'il y ait lieu à indemnité, il faut qu'il existe un préjudice réel ou présumé. En France spécialement, la jurisprudence est unanime à déclarer que le simple retard dans l'arrivée des marchandises ne peut entraîner, indépendamment de tout préjudice souffert, ni la réduction des prix de transport, ni des dommages-intérêts. Le droit français article 104 du Code de commerce admet, relativement à l'étendue des dommages-intérêts en cas d'inobservation du délai de livraison les mêmes règles que celles qui sont applicables en cas de perte ou avarie, c'est-à-dire qu'il indemnise du complet dommage, du *damnum emergens* et du *lucrum cessans*.

Bien que le chemin de fer ait en principe à réparer le complet dommage résultant du retard, il faut ajouter qu'une limitation par contrat ou règlement est permise.

Le droit allemand à l'article 397 du Code de commerce déclare que l'administration des chemins de fer est responsable du dommage qui est causé par l'inobservation du délai de livraison, mais l'article 427 n° 2, permet aux chemins de fer de faire une convention en vertu de laquelle le chiffre de l'indemnité ne doit pas dépasser le montant déclaré dans la lettre de voiture, et si une telle

déclaration n'a pas eu lieu, ne doit pas excéder un montant maximum fixé d'avance, montant qui peut consister dans la perte du prix de transport ou d'une fraction de celui-ci. Le règlement d'exploitation a fait usage de ce droit au § 70 :

1° Sans qu'il y ait preuve d'un dommage, il est accordé :

a) Pour les marchandises expédiées en petite vitesse : pour un retard de plus d'un jour jusqu'à 3 jours, $1/4$ du prix de transports jusqu'à 8 jours $1/3$; au delà de 8 jours, la moitié.

b) Pour les marchandises expédiées en grande vitesse : pour un retard de plus de 12 heures jusqu'à 24 heures, $1/4$ du prix de transport ; jusqu'à 3 jours, $1/3$; au delà de 3 jours, la moitié.

2° Lorsqu'il y a preuve d'un dommage il est attribué :

A) En cas d'une déclaration de l'intérêt à la livraison à temps : la somme déclarée jusqu'au montant du dommage.

B) En cas d'absence d'une telle déclaration.

a) Si le retard ne dépasse pas 24 heures, la moitié du prix de transport.

b) Si le retard dépasse 24 heures, le prix de transport réel.

En résumé, tandis que le droit français comprend dans le dommage la perte faite et le gain manqué, le droit allemand fixe une indemnité invariable.

La convention internationale à l'article 30, dispose que le chemin de fer est responsable du dommage qui résulte

du retard ; elle ne fait aucune distinction entre le dommage direct et le dommage indirect ; le préjudice doit simplement être prouvé et estimé en argent,

Pour la perte ou l'avarie, la convention n'indemnise que du dommage réel tandis que pour le retard elle indemnise du dommage réel et du dommage indirect ; l'étendue de l'indemnité est donc plus considérable pour le retard que pour la perte et l'avarie.

Quoi qu'il en soit, le système admis par le législateur est le suivant : pour qu'il y ait dommages-intérêts, il faut qu'il y ait préjudice et l'administration doit indemniser de tout le dommage prouvé qui provient de l'inobservation du délai de livraison — le principe est cependant profondément modifié par ce fait que le législateur, comme en Allemagne, accorde sous forme de parties aliquotes du prix de transport des indemnités plus ou moins considérables suivant la durée du retard et que ces indemnités sont accordées indépendamment de tout dommage.

Enfin toutes les législations sans exception de même que la convention de Berne ont admis que le paiement de l'indemnité pleine et entière, comprenant le dommage direct et indirect, peut être demandé dans tous les cas où le dommage a pour cause un dol ou une faute grave du chemin de fer.

CHAPITRE II

ACTION EN RESPONSABILITÉ.

SECTION I. — Qui peut exercer l'action en responsabilité.

Nous avons à nous demander qui est autorisé à faire valoir devant le tribunal contre une administration de chemins de fer, les actions résultant du contrat de transport.

D'après le droit commun, l'action en justice peut être intentée par toute personne intéressée. Ici nous trouvons deux personnes qui tout naturellement peuvent invoquer la responsabilité de la compagnie, ce sont l'expéditeur et le destinataire.

Cette conséquence qui, comme nous le disions, paraît fort naturelle a pourtant été au début vivement contestée. Il n'y a que le propriétaire de la chose, disaient les compagnies, qui puisse réclamer une indemnité car la propriété est la cause déterminante du droit.

Ce raisonnement est-il admissible ?

On ne saurait d'abord équitablement refuser l'action à l'expéditeur en présence de l'article 101 du Code de commerce. La lettre de voiture, dit cet article, forme un contrat entre l'expéditeur le commissionnaire et le voiturier ; or lorsqu'une convention est régulièrement inter-

venue, le droit pour chacune des parties de contraindre à l'exécution des engagements pris en sa faveur n'a jamais été ni pu être contesté. Aussi, dès 1812, voyons-nous la Cour de cassation reconnaître formellement à l'expéditeur le droit de demander compte au voiturier de l'inexécution de ses engagements.

Comment d'ailleurs le voiturier parviendrait-il à démontrer que l'expéditeur n'est plus propriétaire de sa marchandise, rien dans la déclaration d'expédition n'étant spécifié à cet égard. Et s'il ne peut faire cette preuve lui-même, en vertu de quel texte l'exigerait-il de l'expéditeur.

On ne saurait donc en aucun cas refuser le droit d'action à l'expéditeur,

En est-il de même du destinataire ? La recevabilité de l'action de ce dernier a soulevé plus de difficultés. Le destinataire, disait-on, est un tiers en l'espèce, de quel droit donc viendrait-il demander compte aux transporteurs des engagements pris dans un contrat dans lequel il n'est pas intervenu ?

Cet argument est depuis longtemps réfuté. Le mandat que reçoit le voiturier est de remettre les effets ou marchandises qui lui sont confiés à une personne déterminée ; et le droit de celle-ci de tenir la main à ce que ce mandat soit rempli est d'autant moins contestable que le plus souvent les marchandises voyageront à ses risques et périls.

On peut dire, d'autre part, que le destinataire a le droit

d'action, parce que l'expéditeur a stipulé pour lui, dans les termes de l'article 1121 du Code civil qui permet de stipuler pour un tiers, lorsque telle est la condition d'une stipulation que l'on fait pour soi-même. Il est, en effet, évident que l'expéditeur qui convient que les marchandises seront remises à tel lieu et à telle personne stipulé dans l'intérêt de cette personne.

A défaut de ce texte d'ailleurs, le destinataire pourrait puiser le fondement de son droit dans l'article 100 du Code de commerce. Cet article en effet, après avoir déclaré que la marchandise, à moins de convention contraire, voyage aux risques et périls du destinataire, ajoute : sauf son recours contre le commissionnaire et le voiturier. Il considère donc ceux-ci comme tenus directement envers celui-là, car la certitude de l'obligation peut seule expliquer ce recours.

S'ensuit-il que jamais l'action en responsabilité ne puisse être refusée au destinataire ?

Le tribunal de commerce de la Seine en a jugé autrement en décidant qu'aucun lien de droit n'existe entre une compagnie de chemin de fer et le destinataire d'une marchandise qui se borne à refuser ladite marchandise sans s'en révéler comme le propriétaire.

La Cour de cassation a décidé en outre que le destinataire n'avait le droit d'agir que s'il a un droit propre à le faire (1).

(1) Sir. 69.1.222.

Une personne autre que l'expéditeur ou le destinataire peut-elle dans certains cas attaquer le voiturier ?

Non en principe. La Cour de cassation a cependant décidé qu'un tiers peut intenter l'action en responsabilité s'il a reçu du destinataire le mandat de retirer en gare les marchandises qui parviendraient à l'adresse de ce destinataire alors que ce dernier a prévenu la compagnie de cette particularité (1).

Le tribunal de commerce de la Seine est même allé plus loin dans cette voie. Le 11 novembre 1893, il a jugé que le patron a une action directe contre la compagnie de chemin de fer à raison du préjudice qui lui a été causé par la remise tardive d'une caisse d'échantillons à son commis voyageur (2). La compagnie, ajoute ce tribunal, ne saurait opposer au patron le défaut de lien de droit, en excipant de ce que ce dernier est resté étranger au contrat de transport passé avec son représentant et en se prévalant de ce que le commis voyageur n'a pas fait connaître en quelle qualité il agissait, ni les conditions particulières du contrat de transport dans lequel son patron se trouvait intéressé. Le mode d'enregistrement des bagages imposé auquel le voyageur ne pouvait se soustraire ne lui a pas permis, en effet, de faire aucune déclaration à ce sujet.

Il peut même arriver que deux personnes, le destina-

(1) Cass., 6 novembre 1871, Sir., 71.1.188.

(2) Trib. civ. Seine, 11 nov. 1893, Journal *la Loi*, 8 déc. 1893.

taire et l'expéditeur, intentent l'action contre le ou les transporteurs.

A coup sûr, quand l'une de ces personnes a exercé son action, l'autre n'est pas recevable à l'intenter pour la réparation du même préjudice. Mais il faut remarquer que quoiqu'elles agissent toutes deux en vertu du même contrat, chacune a un droit propre et distinct. La réparation de la moins-value matérielle ne peut évidemment avoir lieu qu'une fois, mais les dommages-intérêts peuvent en outre comprendre : d'une part, le *lucrum cessans* de la part de l'expéditeur s'il avait un intérêt à la livraison et d'autre part le *damnum emergens* de la part du destinataire, si l'objet transporté était unique ou rare.

Ces principes de la responsabilité, les seuls équitables, ont amené la jurisprudence française à autoriser la coexistence de deux actions distinctes à propos du même fait pourvu, bien entendu, que le principe *non bis in idem* ne soit pas violé.

Ces principes sont d'ailleurs admis, à l'heure actuelle par une jurisprudence constante et la presque totalité des auteurs, aussi ne nous y attarderons-nous pas (1).

Les législations étrangères ont presque toutes admis les solutions acceptées en France à ce sujet : l'expéditeur et le destinataire ont tous deux le droit d'action. Il

(1) Voir à ce sujet ; Bédarride, *Des chemins de fer au point de vue du transport des voyageurs et des marchandises*, t. 2, p. 561 et suiv. ; Lyon-Caen, *Précis du droit commercial*, t. 3 ; Duverdy, *Traité du contrat de transport* ; Sarrut, *Législation et jurisprudence sur le transport*, § 788 ; Picard, *Les chemins de fer français*, t. V, p. 499 ; Ruben de Couder.

est fait exception cependant pour l'Italie et la Russie. Dans ces deux pays le droit de réclamer et d'intenter les actions relatives à l'exécution du contrat de transport appartient exclusivement à celui qui peut disposer de la marchandise. Quand l'expéditeur n'est plus en possession du récépissé, il n'est recevable à agir que de concert avec le destinataire. C'est cette dernière rédaction qui a été admise par la convention internationale de Berné. L'article 26 s'exprime en effet de la façon suivante : Les actions contre le chemin de fer qui naissent du contrat de transport international n'appartiennent qu'à celui qui a le droit de disposer de la marchandise.

Si le duplicata n'est pas représenté par l'expéditeur, celui-ci ne pourra intenter l'action que si le destinataire l'a autorisé à le faire.

Ce système en opposition avec le système français a l'avantage d'éviter une double action en responsabilité, devant deux tribunaux différents pour un même fait, circonstance d'autant plus grave que les tribunaux saisis appartiennent à deux Etats différents. Mais nous allons voir quelles conséquences fâcheuses résultent d'une pareille disposition. Une marchandise est transportée, par exemple, de Paris à St-Pétersbourg par l'Allemagne. Elle se perd sur le réseau russe, ainsi que le prouvent les bulletins de transmission des chemins de fer français et allemands. D'après la convention de Berne, il faudra que le destinataire russe agisse contre l'expéditeur français pour le forcer à actionner la compagnie française qui pren-

dra son recours contre le chemin de fer russe. — Or, si la marchandise voyage en vertu d'une vente, et que le prix en ait été payé d'avance, l'expéditeur n'aura aucun intérêt à bien conduire le procès. Qu'il gagne ou qu'il perde, ce n'est pas lui qui en supportera les conséquences, les risques étant à la charge du destinataire. Il est difficile de comprendre pourquoi, dans l'espèce, le destinataire ne pourrait pas poursuivre directement le chemin de fer russe.

En Allemagne, l'expéditeur et le destinataire ont tout deux le droit d'action, cela ressort de l'article 436 du nouveau code de commerce ainsi conçu :

« Après l'arrivée de la marchandise au lieu de livraison le destinataire a le droit de faire valoir en son propre nom à l'encontre du voiturier les droits résultant du contrat de transport, moyennant accomplissement des obligations résultant dudit contrat, sans distinguer si, en agissant ainsi, il le fait dans son intérêt ou dans celui d'autrui. »

SECTION II. — Contre qui l'action en responsabilité peut-elle être exercée en cas de transports successifs.

§ 1. — Généralités.

Nous avons à rechercher quelles sont les administrations qui ont l'obligation de se laisser poursuivre devant le tribunal pour la réparation du préjudice. Il s'agit, ici,

bien entendu, uniquement des droits résultant du contrat de transport.

La question dont nous nous occupons présentement est dans un rapport des plus étroits avec celle de l'obligation contractuelle. En effet, pour savoir quelles sont les compagnies contre lesquelles l'ayant droit peut agir pour obtenir une indemnité pour perte, avarie ou retard d'une marchandise, il faut d'abord connaître quelles sont celles qui sont obligées à l'exécution du contrat, puisque l'on ne peut parler de l'exercice des droits contractuels que s'il y a violation de la convention. Occupons-nous donc, tout d'abord, de l'obligation contractuelle.

§ 2. — Obligation contractuelle.

Les articles 97 et 99 du Code de commerce français s'expriment de la façon suivante :

ART. 97 : « Le commissionnaire qui se charge d'un transport par terre ou par eau est garant de l'arrivée des marchandises et effets dans le délai déterminé par la lettre de voiture, hors les cas de la force majeure légalement constatée. »

ART. 99 : « Il (le commissionnaire) est garant des faits du commissionnaire intermédiaire auquel il adresse les marchandises. »

Le législateur français, comme du reste les législateurs étrangers, ont purement et simplement appliqué les principes généraux du droit. Ils déclarent que la compagnie qui la première a accepté la marchandise avec la

lettre de voiture rédigée pour un transport direct est seule responsable de l'exécution du transport total, c'est-à-dire non seulement de l'exécution du transport sur sa propre ligne, mais encore du transport sur les lignes des compagnies suivantes. Cette administration entreprenant en effet comme un tout l'expédition dont elle s'est chargée, s'oblige à son exécution : le résultat seul importe à l'ayant droit ; ce dernier n'a pas à s'occuper de savoir quels sont les moyens dont l'administration se sert pour accomplir ce à quoi elle s'est obligée.

Par contre, il semble d'après les articles précités que les compagnies intermédiaires ne pouvaient être attaquées par l'expéditeur puisqu'elles n'ont pas conclu avec ce dernier le contrat de transport et qu'elles ne sont pas obligées directement à l'exécution du contrat.

Nous verrons cependant par la suite que ce droit est reconnu en partie à l'expéditeur par la jurisprudence en vertu de ce principe que le mandant peut agir directement contre la personne que le mandataire s'est substituée.

La convention de Berne s'est exprimée bien plus clairement sur la question. L'article 27 en effet pose le double principe suivant :

1^o La compagnie, qui a accepté au transport la marchandise, avec la lettre de voiture, est responsable de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison.

2^o Chaque réseau subséquent par le fait même de la re-

mise de la marchandise avec la lettre de voiture primitive, participe au contrat de transport, conformément à la lettre de voiture, et accepte l'obligation d'exécuter le transport en vertu de cette lettre.

Comme conséquence de ce double principe, toute administration qui prend part à un transport international, tout chemin de fer qui accepte la marchandise avec la lettre de voiture directe fait partie d'une communauté de transport dans laquelle chacun est obligé à l'exécution du contrat et, en conséquence, est responsable solidairement de cette exécution, c'est-à-dire non seulement de l'exécution de la partie du transport qu'il effectue lui-même, mais encore de celle qui peut avoir été effectuée par ceux qui le précèdent, et de celle qui peut rester à effectuer par ceux qui le suivent. Si la Convention internationale a jugé nécessaire d'établir cette communauté de transport dans laquelle chaque chemin de fer est obligé à l'exécution du transport sur la ligne totale, c'est uniquement dans l'intention de protéger les intérêts du public, les intérêts des particuliers contre les administrations. En effet la garantie accordée par l'existence de cette communauté est très considérable.

§ 3. — Rapports juridiques existant entre l'ayant droit et les différents chemins de fer qui prennent part au contrat de transport.

Cherchons maintenant à expliquer juridiquement le rapport existant entre l'ayant droit et les différents che-

mins de fer, rapport qui a pour conséquence que les administrations qui participent au contrat de transport sont obligées à l'exécution de ce contrat et sont responsables de cette exécution.

1° Rapports existant entre l'ayant droit et le premier transporteur :

La première administration, c'est-à-dire celle qui accepte la marchandise à l'expédition avec la lettre de voiture, conclut le contrat de transport sur le fondement d'une lettre de voiture directe, établie pour le transport total, pour l'expédition de la marchandise depuis le lieu d'acceptation jusqu'à celui de destination, d'où la conséquence qu'elle s'oblige à remplir l'obligation qu'elle a acceptée et qu'elle est responsable de l'inexécution de cette dernière ou de son accomplissement défectueux.

2° Rapports existant entre l'ayant droit et les voituriers intermédiaires.

L'explication juridique de ce rapport est incontestablement plus délicate que celle du rapport précédent. Nous pouvons cependant en donner une qui paraît satisfaisante. Elle consiste à dire que la compagnie intermédiaire étant mandataire de la première compagnie, l'expéditeur exerce contre la première l'action que la deuxième lui a cédée. Il en résulte que l'ayant droit ne peut exercer son action que si la compagnie intermédiaire est en faute et s'il prouve cette faute.

Au point de vue du contrat de transport international réglé par la convention de Berne, l'explication est dif-

férente. Dans ce dernier cas, le premier chemin de fer apparaît comme le représentant de la communauté de transport qui prend naissance sur son réseau et qui s'accroît successivement à mesure que les autres administrations acceptent la marchandise avec la lettre de voiture, d'où la déduction que ces différents transporteurs sont dans la même situation que s'ils avaient conclu eux-mêmes avec l'expéditeur le contrat de transport international.

§ 4. — Chemins de fer contre lesquels l'ayant droit peut exercer une action en responsabilité.

Nous devons tout d'abord écarter le cas où au lieu de faire l'objet d'un seul contrat de transport la marchandise est réexpédiée à l'extrémité de chaque réseau, ce sont alors les mêmes règles qu'au cas d'un transport sur un seul réseau et nous ne nous en occuperons pas.

Mais supposons par exemple une marchandise expédiée de Toul à Rochefort et un seul contrat de transport, signé à Toul par l'expéditeur. La marchandise empruntera successivement 4 réseaux : l'Est jusqu'à Montereau, le P.-L.-M. jusqu'à Malesherbes, l'Orléans jusqu'à Tours et enfin l'Etat.

Quelle est, de ces quatre compagnies, celle que l'expéditeur ou ce qui revient au même le destinataire va pouvoir actionner ?

Il est évident tout d'abord qu'ils pourront s'adresser à la Compagnie de l'Est.

Ici le requérant n'aura qu'à prouver la formation du

contrat de transport et le dommage à lui causé. La Compagnie de l'Est ne pourra échapper à la responsabilité qu'en démontrant le cas fortuit ou la force majeure.

L'intervention d'un commissionnaire intermédiaire en effet ne change pas l'engagement du commissionnaire principal ; l'obligation de ce dernier reste la même, celle de faire arriver la marchandise à destination. Dès lors, il ne doit pas cesser d'être garant du transport, sauf son recours contre celui qu'il a employé. C'est avec lui que l'expéditeur a contracté, c'est donc à lui de répondre de l'inexécution des engagements qu'il a librement consentis. Il ne pourrait même pas se disculper en faisant la preuve que la faute incombe à l'une des compagnies suivantes, car en vertu de l'article 99 du Code de commerce le commissionnaire de transports est garant des faits du commissionnaire intermédiaire auquel il adresse les marchandises.

Ce n'est pas sans intention que le Code de commerce a consacré par une disposition spéciale un principe qui résultait de la nature des choses. Bien des fois, en effet, avant sa promulgation les commissionnaires avaient essayé de secouer le joug de cette responsabilité indéfinie et prétendu qu'on devait leur appliquer seulement les règles ordinaires du mandat.

Ces raisons tirées du droit commun furent repoussées par une jurisprudence constante. Le droit, en effet, qu'a le commissionnaire de transports de se substituer des sous-commissionnaires ne dégage pas sa propre respon-

sabilité. C'est là un fait étranger à l'expéditeur qui a contracté avec le commissionnaire chargeur seul. — L'intervention du commissionnaire intermédiaire ne modifie pas son engagement alors même que l'expéditeur aurait su que le commissionnaire devait traiter pour l'exécution du contrat de transport avec des sous-commissionnaires ou des voituriers. — Si l'expéditeur s'est adressé au commissionnaire principal, c'est précisément afin de n'avoir pas l'ennui et le désagrément de traiter successivement avec divers voituriers. L'expéditeur en effet a voulu avoir devant lui une personne répondant de tout le transport et non point un certain nombre de voituriers qui n'auraient été responsables chacun qu'à raison du transport par eux effectué. Aussi la jurisprudence est-elle unanime à décider que le commissionnaire chargeur répond des fautes des sous-commissionnaires comme des siennes propres et de leurs faits comme s'ils lui étaient personnels. Il est responsable alors même qu'il indiquerait au requérant le commissionnaire auquel la perte de la marchandise serait imputable et que ce dernier avouerait sa faute (1).

La théorie d'ailleurs est conforme à la pratique (2).

Les règles très formelles que nous venons de voir posées par la jurisprudence reçoivent cependant exception dans deux hypothèses :

1° Quand le commissionnaire chargeur a stipulé qu'il

(1) Cass., 9 juin 1858, S. 59.1.56 ; Nancy, 2 mars 1875, S. 77.2.79.

(2) Duverdy, Guillemain, Jacqmin.

ne serait pas garant des faits des commissionnaires intermédiaires.

La disposition de l'article 99 du Code de commerce n'est pas en effet d'ordre public et les parties peuvent y déroger. En pratique avant 1890 et au cas de transport international on trouvait très souvent cette clause insérée dans les conditions d'application des tarifs.

La 2^e exception à laquelle nous avons fait allusion a lieu lorsque le commissionnaire intermédiaire a été désigné par l'expéditeur ou le destinataire.

Cette exception avait surtout de l'importance au moment déjà très éloigné de nous où les transports se faisaient sur route. Le commissionnaire chargeur avait grand intérêt à confier la marchandise à tel commissionnaire avec lequel il était en relations d'affaires ou dans lequel il avait une plus grande confiance. On comprenait alors que le commissionnaire chargeur ne puisse pas être déclaré responsable d'un choix qui lui avait été imposé et nous sommes d'accord sur ce point avec la jurisprudence et la théorie. — Mais cette exception ne se conçoit plus guère sous un régime de transport par voie ferrée. Il est évident que toutes les compagnies de chemin de fer présentent au même point toutes les garanties désirables et si l'expéditeur préfère un itinéraire détourné à l'itinéraire légal c'est que le plus souvent il y trouve de l'intérêt au point de vue de la rapidité du transport. Aussi ne trouvons-nous plus aucun arrêt ni jugement depuis 1857 admettant l'exception précitée.

Ces exceptions écartées, le commissionnaire chargeur est responsable des marchandises jusqu'à la livraison. C'est généralement à ce transporteur que s'adressera l'expéditeur pour réclamer la réparation du préjudice à lui causé. Les particuliers, en effet, comme les commerçants ont le plus grand intérêt à plaider devant les tribunaux de leur domicile, cela leur évite des frais et des pertes de temps.

Mais souvent l'expéditeur n'intentera pas l'action lui-même, soit qu'il n'y ait pas intérêt, la marchandise ayant été payée d'avance ou voyageant aux risques du destinataire, soit qu'il préfère laisser ce soin à ce dernier.

Le destinataire poursuivant la réparation du préjudice, par les mêmes raisons qui font agir l'expéditeur contre le premier réseau, aura intérêt à intenter l'action contre la compagnie la plus rapprochée de son domicile en l'espèce contre les chemins de fer de l'Etat. Le destinataire a-t-il ce droit ?

Oui en principe en vertu du paragraphe 2 de l'article 1994 du Code civil ainsi conçu : dans tous les cas le mandant peut agir directement contre la personne que le mandataire s'est substituée. Pourtant des distinctions s'imposent. En principe, il ne le pourra que si les chemins de fer de l'Etat sont en faute et s'il prouve cette faute aussi bien au cas de retard que de perte ou d'avarie. Cette preuve est la plupart du temps excessivement difficile à faire. Les compagnies précédentes pourraient à ce point de vue fournir au requérant les renseignements les plus

utiles, mais elles ne le feront généralement pas et le destinataire dans l'impossibilité de faire cette preuve sera obligé de se retourner contre la compagnie de l'Est.

Depuis longtemps d'ailleurs, la jurisprudence, reconnaissant les difficultés que cette situation crée pour le commerce et le public en général, s'est écartée de l'interprétation stricte du texte et accorde l'action au destinataire, sinon contre toutes les compagnies intermédiaires, du moins contre la compagnie d'arrivée.

Cette jurisprudence commença à prendre naissance au cas de réclamations concernant les bagages. Il eût été en effet exorbitant pour un voyage de Calais à Bayonne par exemple d'obliger le propriétaire des bagages avariés ou perdus à assigner la Compagnie du Nord. Cette situation aurait évidemment dans la plupart des cas préservé les compagnies de tout recours.

La Cour de cassation décida de plus dès 1872 que lorsque l'expédition était faite en port dû, non seulement toutes les exceptions opposables aux compagnies précédentes étaient opposables à la compagnie d'arrivée qui réclamait l'intégralité du prix de transport (1) mais encore que le destinataire pouvait attaquer directement le dernier voiturier en réparation du préjudice causé (2). La Cour suprême donnait comme fondement juridique de son arrêt que le dernier voiturier qui réclame le prix de transport de la marchandise et agit ainsi comme étant

(1) Cass., 6 mai 1872, Sir. 72.1.279.

(2) Cass., 6 juin 1874, Sir. 74.1.54.

substitué aux droits des voituriers antérieurs assume la responsabilité des fautes à eux imputables ; que dès lors il peut être condamné à des dommages-intérêts à raison de ces fautes.

On ne comprend guère que la Cour de cassation fasse résulter une pareille aggravation de responsabilité pour la compagnie d'arrivée d'un acte qui, pour elle, est non seulement un devoir mais une obligation stricte. Elle ne peut en effet livrer la marchandise que contre paiement intégral ; à défaut, elle enlèverait aux voituriers précédents le gage de leur créance et en deviendrait personnellement responsable envers chacun d'eux.

Quoi qu'il en soit la Cour de cassation, et les tribunaux à sa suite, une fois engagés sur cette voie ne purent que faire de nouvelles concessions jusqu'au moment où ils décidèrent que l'expéditeur et le destinataire avaient les mêmes droits contre la compagnie d'arrivée et contre la compagnie expéditrice.

On doit remarquer d'ailleurs que la jurisprudence ne fut poussée à ces concessions que dans l'intérêt supérieur du commerce et avec l'assentiment pour ainsi dire tacite des grandes compagnies.

Comme cet intérêt n'existait pas avec la même force contre les voituriers intermédiaires autres que celui d'arrivée, la jurisprudence maintint toujours son système primitif. La preuve de la faute devait être faite pour que l'action soit possible. Il est à remarquer d'ailleurs que les auteurs critiquèrent unanimement la nouvelle juris-

prudence de la Cour de cassation concernant la compagnie d'arrivée, et qu'en présence de ces critiques la Cour de cassation abandonna presque complètement le système qu'elle avait inauguré en 1873.

Dès 1879 en effet, elle décide que si le dernier voiturier est passible des exceptions opposables aux voituriers antérieurs quand il réclame l'entier paiement du prix de transport en leur nom, il ne peut être cependant condamné à des dommages-intérêts que s'il a personnellement commis une faute. Dès lors, ajoute-t-elle, la compagnie qui a terminé le transport et qui effectue la livraison peut se dégager de toute responsabilité en établissant qu'au moment où elle a pris charge, l'avarie existait déjà ou que le manquant s'était déjà produit, et qu'elle s'est fait remettre un bulletin de garantie. En ce cas elle n'est tenue ni à indemniser le destinataire d'avaries antérieures à sa prise en charge ni de lui payer la valeur d'un déficit existant déjà à ce moment (1).

Enfin en 1891, dans un de ses derniers arrêtés concernant cette question, elle juge que le dernier voiturier n'est tenu que de ses fautes personnelles et ne saurait être rendu responsable des fautes commises par les voituriers antérieurs, à moins de convention contraire dûment justifiée et que dès lors doit être cassé le jugement qui condamne le dernier voiturier à des dommages-intérêts tout en reconnaissant qu'il n'a pas commis de faute (2).

(1) 2 juillet 1879, S. 79.1.380.

(2) 21 avril 1891, Sir. 91.1.348.

Depuis 83 et surtout depuis 86 les compagnies ont conclu entre elles des conventions qui ne laissent plus à la question qu'un intérêt rétrospectif ou plutôt théorique.

La différence de situation que nous avons constatée en France entre la compagnie expéditrice et les compagnies intermédiaires n'existe généralement pas à l'étranger à l'heure actuelle.

En Angleterre d'après l'article 69 de la loi du 8 mai 1845, les compagnies de chemins de fer sont placées dans la même situation que les entrepreneurs de transport ordinaires. Cependant elles ont fait admettre par les tribunaux comme valable la clause par laquelle une compagnie ne serait pas responsable des marchandises qui lui sont confiées pour être transportées au delà de son réseau à partir du moment où elles quittent ses lignes (1).

En Belgique c'est le système opposé qui est admis. Chaque transporteur est responsable pour le transport entier.

En Allemagne d'après le paragraphe 74 du règlement d'exploitation, chaque chemin de fer subséquent par le fait même de la remise de la marchandise avec la lettre de voiture primitive participe au contrat de transport, conformément à la lettre de voiture et accepte l'obligation d'exécuter le transport en vertu de cette lettre.

L'action fondée sur le contrat de transport ne pourra,

(1) De Franqueville, *Du régime des travaux publics en Angleterre*.

sauf le recours des chemins de fer entre eux, être intentée que contre la première administration ou celle qui aura reçu en dernier lieu la marchandise avec la lettre de voiture ou contre l'administration sur le réseau de laquelle le dommage aura été occasionné. Le demandeur aura le choix entre les susdites administrations. Une fois l'action intentée, le droit d'option entre les chemins de fer est éteint.

Toutefois les réclamations fondées sur le contrat de transport pourront être formées contre une autre administration que celle désignée, lorsqu'elles se présentent sous la forme de demandes reconventionnelles ou de compensation et que la demande principale est fondée sur le même contrat de transport.

L'article 99 de la loi générale des chemins de fer russes du 12 juin 1885 s'exprime en termes identiques : « Lorsque plusieurs chemins de fer ont pris part à un transport direct, la responsabilité incombe au chemin de fer expéditeur, au chemin de fer destinataire et à celui qui a causé le préjudice. L'ayant droit peut présenter sa réclamation à l'un de ces trois chemins de fer à son choix. »

L'Italie, l'Espagne, l'Autriche-Hongrie, la Suisse avaient admis la même solution.

C'est la concordance de toutes les législations européennes sur ce point qui explique l'assentiment unanime des congressistes de Berne à introduire cette disposition dans la convention internationale.

L'article 27 paragraphe 3 de cette convention est

ainsi conçu : « L'action fondée sur le contrat de transport international ne pourra, sauf le recours des chemins de fer entre eux, être intentée que contre la première administration ou celle qui aura reçu en dernier lieu la marchandise avec la lettre de voiture ou contre l'administration sur le réseau de laquelle le dommage aura été occasionné. Le demandeur aura le choix entre les susdites administrations. Une fois l'action intentée, le droit d'option entre les chemins de fer mentionnés à l'article 3 est éteint.

Nous avons dit plus haut que contrairement à ce qui se passe en France, les diverses administrations qui prennent part à un transport international constituent une communauté de transport dans laquelle chacune est responsable solidairement de l'expédition.

La conséquence de ce principe devrait être que l'ayant droit peut poursuivre l'administration qu'il lui convient et se départir de son choix jusqu'à ce qu'il obtienne satisfaction complète.

Comment alors expliquer la disposition du législateur qui limite à trois les administrations contre lesquelles on peut recourir et qui déclare qu'une fois que l'action a été intentée contre l'une d'entre elles, le droit d'option n'existe plus pour l'ayant droit ? S'il en a été ainsi décidé, c'est, d'une part, pour éviter les conflits de compétence et d'autre part parce que l'équité et l'opportunité l'exigent. En effet, que de difficultés, de lenteurs se produiraient si les administrations pouvaient, au gré de l'ayant droit, être poursuivis l'une après l'autre.

Quoi qu'il en soit, le requérant ne peut poursuivre que les 3 administrations sus-indiquées, et une fois qu'il a intenté l'action contre l'une des trois, il a perdu, comme dans beaucoup de pays et particulièrement en Allemagne, son action contre les autres. Mais quand peut-on dire que l'action est intentée ? La convention de Berne ne s'étant pas expliquée à cet égard, c'est le droit interne du pays où le procès se déroule qui est applicable.

D'après ce qui précède nous pouvons juger de l'importance de cette option pour l'ayant droit. Aussi doit-il prendre soin lorsqu'il intente l'action contre un des transporteurs d'être en mesure de prouver éventuellement que celui qu'il poursuit est bien qualifié pour cela. Il devra éviter autant que possible, vu la difficulté de la preuve, d'intenter son action contre celui sur la ligne duquel le dommage s'est produit. Nous remarquons en passant que le choix fait par le destinataire n'a d'effet que dans ses rapports avec l'administration qu'il attaque mais qu'il ne préjuge en rien la question de la responsabilité des administrations à l'égard les unes des autres.

SECTION III. — Tribunal compétent.

L'autorité judiciaire en France, comme dans tous les pays est seule compétente pour connaître des litiges qui naissent soit entre une compagnie et des particuliers, soit entre deux compagnies.

Mais devant quels tribunaux de l'autorité judiciaire se porteront ces actions ?

Les tribunaux consulaires seront en général compétents, non seulement en France mais dans tous les pays où existent ces tribunaux. En France cette compétence résulte de 2 articles du Code de commerce. Aux termes de l'article 632, en effet, toute entreprise de transport par terre ou par eau est réputée acte de commerce. D'autre part l'article 631 attribue aux tribunaux de commerce compétence pour connaître des contestations relatives aux actes de commerce entre toutes personnes.

La juridiction consulaire est donc compétente et seule compétente, lorsque l'instance est engagée contre la compagnie et un commerçant et que le transport a lieu pour l'industrie de ce commerçant.

Toutefois, lorsque le requérant n'est pas commerçant, il peut attaquer le transporteur soit devant les tribunaux civils, soit devant les tribunaux consulaires à son choix. En pratique, le particulier s'adresse toujours soit au juge de paix soit au tribunal de commerce, il jouit ainsi du bénéfice d'une procédure rapide et peu coûteuse.

Les compagnies de chemins de fer étant considérées comme commerçantes, les actions qu'elles peuvent exercer les unes contre les autres sont toujours portées devant les tribunaux consulaires.

Détermination du tribunal compétent.

Nous avons vu que suivant les cas la juridiction compétente était soit la juridiction civile soit la juridiction consulaire.

Mais quel est le tribunal de chaque ordre qui sera compétent à l'exclusion des autres. Trois tribunaux au choix du demandeur sont compétents, ce sont le tribunal du domicile du défendeur, celui dans l'arrondissement duquel la promesse a été faite et la marchandise livrée, enfin celui dans l'arrondissement duquel le paiement doit avoir lieu.

a) *Compétence à raison du domicile.* — Conformément à l'article 59 du Code de procédure civile; en matière personnelle, le défendeur doit être assigné devant le tribunal de son domicile. L'article 102 du Code civil dispose, d'autre part, que le domicile de tout Français, quant à l'exercice de ses droits civils, est au lieu où il a son principal établissement. Enfin l'article 69 du Code de procédure civile prescrit d'assigner les sociétés de commerce en leur maison sociale.

De ce dernier article il semble résulter que le seul tribunal compétent est celui du siège social de la compagnie. C'est en effet ce qu'admettait tout d'abord la Cour de cassation, mais en présence des difficultés inextricables que cette situation créait au commerce, elle s'est peu à peu départie de son principe et depuis 1861 a admis qu'une compagnie de chemin de fer devait être considérée comme ayant un domicile dans toute gare d'une importance suffisante pour la rendre assimilable à un établissement principal.

b) Est aussi compétent le tribunal dans l'arrondissement duquel la promesse a été faite et la marchandise livrée.

c) En troisième lieu est compétent le tribunal dans l'arrondissement duquel devait avoir lieu le paiement.

Au cas de transport commun et lorsqu'il s'agit de recours entre compagnies ce sera toujours un tribunal de commerce à l'exclusion des tribunaux civils qui sera compétent et parmi les tribunaux de cet ordre, l'on devra choisir le tribunal du domicile de l'une des compagnies défenderesses.

Les mêmes solutions sont admises en Allemagne, en Espagne, en Belgique, en Suisse, en Autriche-Hongrie et par la Convention de Berne. L'article 130 de la loi générale des chemins de fer Russes admet aussi que le juge du domicile du chemin de fer contre lequel le recours s'exerce est exclusivement compétent pour toutes les actions en recours basées sur la participation à l'exécution des contrats relatifs au transport direct des marchandises. Mais à la différence des législations précédentes, c'est ici le juge de paix qui est compétent pour juger les affaires jusqu'à 500 roubles et les tribunaux civils de district pour les affaires plus importantes.

SECTION IV. — Extinction de l'action en responsabilité.

§ 1. — Extinction de l'action en responsabilité par paiement du prix de transport et acceptation de la marchandise.

L'article 105 du Code de commerce français est ainsi conçu : « La réception des objets transportés et le paiement

du prix de voiture éteignent toute action contre le voiturier pour avarie ou perte partielle, si, dans les trois jours, non compris les jours fériés, qui suivent celui de cette réception et de ce paiement, le destinataire n'a pas notifié au voiturier, par acte extra-judiciaire ou par lettre recommandée, sa protestation motivée.

Toutes stipulations contraires sont nulles et de nul effet. Cette dernière disposition n'est pas applicable aux transports internationaux. »

Le principe ainsi posé est commun à toutes les législations (1). Le législateur voit en effet et cela à juste raison dans l'accomplissement de ces deux faits, une approbation tacite de l'exécution du transport. Si cette disposition n'avait pas été établie et que conséquemment les actions puissent être exercées contre l'administration après la réception de la marchandise et le paiement du prix de transport, cela serait apparu évidemment comme contraire d'abord à la bonne foi et ensuite aux besoins du trafic qui exigent une terminaison rapide des opérations de transport.

Mais pour que la fin de non-recevoir établie par l'article 105 du Code de commerce puisse s'appliquer il faut la réunion de trois conditions :

- 1° La réception de la marchandise ;
- 2° Le paiement du prix de transport ;
- 3° L'expiration du délai de trois jours.

(1) Code de commerce allemand, articles 408 et 428.

Quand ces trois conditions sont remplies, toute action contre le voiturier est éteinte,

Il est à remarquer qu'en France cette fin de non-recevoir ne s'applique qu'aux cas de perte et d'avarie, laissant de côté le retard ; à l'étranger, au contraire, le plus généralement cette fin de non-recevoir s'applique à toutes les actions, mais le terme pour la réclamation varie suivant les pays, il est ordinairement de 7 jours. Toutefois l'article 44 de la convention internationale de Berne n'accorde aucun délai. Il est ainsi conçu : Le paiement du prix de transport et des autres frais à la charge de la marchandise et la réception de cette marchandise éteignent contre le chemin de fer toute action provenant du contrat de transport.

L'article 105 peut donner lieu à des difficultés au cas de transports communs. — La réception des objets transportés et le paiement du prix de transports, dit cet article, éteignent toute action contre le voiturier.

Si donc une marchandise est expédiée de Lille à Bayonne et qu'elle arrive au destinataire sans que la Compagnie d'Orléans ait pris dans les 3 jours des réserves contre la Compagnie du Nord et que le Midi ait accepté également la marchandise sans réserves de la Compagnie d'Orléans, il semble que le Nord et l'Orléans doivent, aux termes de l'article 105, être préservés de toute action soit de la part de l'expéditeur et du destinataire, soit de la part de la compagnie subséquente.

En premier lieu, il est certain que la Compagnie du Nord

ne peut se soustraire à la responsabilité qui pèse sur elle en vertu de l'article 99. Les Compagnies subséquentes, d'ailleurs, vis-à-vis de l'expéditeur ou du destinataire sont considérées comme ses préposés, et les réserves prises contre la Compagnie du Midi sont donc prises en réalité contre elle.

En est-il de même de la Compagnie d'Orléans ? Ici des distinctions s'imposent.

L'avarie était-elle apparente ? Il incombait au Midi de prendre des réserves. Si elle n'a pas pris cette précaution c'est qu'elle reconnaissait implicitement que les marchandises étaient en bon état lors de la transmission. — D'ailleurs vis-à-vis de la Compagnie d'Orléans, la Compagnie du Midi n'est-elle pas le vrai destinataire. Si cette compagnie a reçu le colis sans faire de réserves et a payé le prix de transport, l'article 105 doit s'appliquer. Ce n'est pas seulement contre la Compagnie du Midi que l'Orléans sera protégée, une action directe de l'ayant droit nous semble également impossible.

On peut nous objecter que la renonciation à l'article 105, qu'elle soit tacite ou expresse ne peut être faite par chacun que pour son propre compte et que la Compagnie du Midi ne peut faire cette renonciation au nom de l'ayant droit. Cet argument ne nous semble cependant pas concluant.

Nous avons déjà dit que l'expéditeur ne peut exercer son action contre un voiturier intermédiaire qu'en se substituant aux droits de la compagnie expéditrice ; mais

comment cette dernière pourrait-elle céder à l'expéditeur des droits qu'elle n'a plus.

Nous adopterions la solution diamétralement opposée au cas d'avarie intérieure. Nous avons déjà vu que les vérifications étant impossibles en cours de transport, les voituriers successifs ne pouvaient prendre de réserves contre les compagnies précédentes ; l'article 105 ne peut donc plus jouer dans ce cas.

**§ 2. — Extinction de l'action en responsabilité
par prescription.**

Le législateur français, à l'exemple de la plupart des droits internes et en considération de la nature particulière de l'exploitation de chemins de fer qui exige que les opérations du trafic soient terminées aussi rapidement que possible, établit un délai de prescription relativement court. Le Code de commerce en effet dit dans son article 108 modifié : « Les actions pour avaries, perte ou retard, auxquelles peut donner lieu contre le voiturier le contrat de transport sont prescrites dans le délai d'un an sans préjudice des cas de fraude ou d'infidélité. Toutes les autres actions auxquelles ce contrat peut donner lieu tant contre le voiturier ou le commissionnaire que contre l'expéditeur ou le destinataire aussi bien que celles qui naissent des dispositions de l'article 541 du Code de procédure civile sont prescrites dans le délai de cinq ans. »

Toutes les législations étrangères ont établi une pres-

cription semblable. La Russie (1), l'Allemagne (2), la Suisse (3), l'Autriche-Hongrie (4) ont comme la France la prescription d'un an. Certains pays même ont une prescription plus courte, c'est le cas de l'Italie (5), de la Belgique (6) et de l'Espagne (7) qui ont cru bon de réduire ce délai à 6 mois. Il est à remarquer d'ailleurs que tous ces pays, à l'encontre de la France n'ont qu'une seule prescription.

La convention de Berne, ici encore, a adopté les systèmes français et allemand en établissant dans son article 45 la prescription d'un an.

Quant au point de départ du délai d'un an, le Code français, se basant sur l'idée qu'il est nécessaire de le fixer d'une façon absolument stricte a, dans son article 108, deuxième alinéa, comme d'ailleurs tous les codes internes qui s'expriment d'une façon identique, fixé les points de départ en ces termes :

« Le délai de ces prescriptions est compté dans le cas de perte totale, du jour où la remise de la marchandise aurait dû être effectuée et dans tous les autres cas, du jour où la marchandise aura été remise ou offerte au destinataire. »

(1) Loi générale des chemins de fer Russes du 12 juin 1885.

(2) Code de commerce allemand, article 408.

(3) Loi fédérale sur les transports par chemins de fer et bateaux à vapeur du 29 mars 1893, article 135.

(4) Règlement d'exploitation des chemins de fer d'Autriche-Hongrie, article 9.

(5) Code civil italien, article 1153.

(6) Belgique. Loi sur le contrat de transport du 25 août 1891, article 9.

(7) Code de commerce espagnol, article 951.

L'article 108 quatrième alinéa ajoute : « Le délai pour intenter chaque action récursoire est d'un mois, ce délai ne court que du jour de l'exercice de l'action contre le garanti. »

SECTION V. — Actions en détaxe et en surtaxe.

§ 1. — Généralités.

Les actions se produisant principalement au cas de transport direct et présentant des règles spéciales, absolument différentes de celles admises au cas de retard, d'avarie et de perte, il nous semble nécessaire d'en dire quelques mots d'autant qu'elles peuvent donner lieu à des recours très intéressants entre compagnies.

§ 2. — Actions en détaxe.

Les actions en détaxe ont pour but la restitution d'une partie du prix de transport soit pour fausse application d'un tarif soit pour application d'un tarif au lieu d'un autre. Les compagnies de chemins de fer, en effet, en France comme à l'étranger, sauf peut-être en Amérique, ne sont pas, à la différence des voituriers ordinaires, libres de fixer le prix de transport comme elles l'entendent. Les tarifs sont régulièrement homologués par l'autorité compétente et ne peuvent être modifiés sans l'autorisation de cette même autorité ; il en résulte qu'il n'est point permis d'y déroger par une convention privée et

qu'ils doivent être appliqués tels qu'ils sont avec toutes les clauses qu'ils comportent.

La partie qui se trouve lésée par une erreur dans le choix ou dans l'application du tarif peut demander que cette erreur soit réparée.

Les actions en détaxe, comme d'ailleurs les actions en surtaxe trouvent donc leur application dans 2 cas : 1° erreur dans le choix du tarif, 2° erreur dans l'application.

Pour nous mieux faire comprendre, donnons-en un exemple.

1° *Erreur dans le choix du tarif.* — Un expéditeur remet à la Compagnie du Midi en gare de Bayonne des fûts de vin pesant ensemble 5000 kilos pour être expédiés en petite vitesse, en port payé et aux conditions des tarifs les plus réduits à Boulogne :

La gare de Bayonne établit la taxe de la façon suivante :

Midi.

Tarif spécial 6. — Barème spécial II.

De Bayonne à Bordeaux-Bastide, 208 kilom.

21 fr. 10 + 0 fr. 40 (frais de gare et $\frac{1}{2}$ transmission) = 21 fr. 60.

21 fr. 60 $\times$ 5.000 = 108 fr. 108 fr.

Orléans.

Tarif spécial D, n° 6, paragraphe II.

De Bordeaux-Bastide à Paris-Yvry, 577 kilom.

32 fr. + 0 fr. 40 (frais de transmission) = 32 fr. 40.

32 fr. 40 $\times$ 5.000 = 162 fr. 162 fr.

A reporter . . . 270 fr.

Report. 270 fr.

Ceinture.

Tarif spécial n° 1.

De Paris-Yvry à Paris-la-Chapelle, 12 kilom.

1 fr 40 + 0 fr. 40 frais de transmission = 1 fr. 80.

1 fr. 80 $\times$ 5.000 = 9 fr 9 fr.

Nord.

Tarif spécial 6. Barème D.

De Paris-la-Chapelle à Boulogne, 252 kilom.

par wagons de 6.000 kilos ou payant pour ce poids.

13 fr. 55 + 0 fr. 40 (frais de gare et 1/2 transmission) = 13 fr. 95.

13 fr. 95 $\times$ 6.000 = 83 fr. 70 83 fr. 70

Total. 362 fr. 70

L'expéditeur paya la taxe réclamée, mais s'étant aperçu plus tard, qu'au lieu d'appliquer les différents tarifs réduits sur chaque compagnie, la gare de Bayonne aurait dû appliquer le tarif commun n° 106, d'après lequel la taxe aurait dû être pour 1049 kilomètres de :

44 fr. 60 $\times$ 5000 = 233 fr. 00.

se fit rembourser la différence, soit 129 fr. 70.

2° *Erreur dans l'application du tarif.* — Un expéditeur remet à la Compagnie du P.-L.-M en gare de St-Claude, un wagon mobilier pesant 2180 kilos pour être expédié en petite vitesse, en port dû et au tarif le plus réduit, à son adresse en gare de Vendôme. A l'arrivée, l'expéditeur paya le montant de la lettre de voiture s'élevant à 330 fr. 80 !

La taxe en effet, avait été établie de la façon suivante :

Paris-Lyon-Méditerranée.

Tarif spécial P. V. n° 28 par wagon complet de
4000 kilos ou payant pour ce poids, 3^e série, de
St-Claude à Saincaize, 312 kilomètres.

36 fr. + 0 fr. 40 (frais de gare et $\frac{1}{2}$ transmission)
= 36 fr. 40.

36 fr. 40 $\times$ 4000 = 145 fr. 60 145 fr. 60

Orléans.

Tarif spécial D n° 24 par wagon complet de
4000 kilos ou payant pour ce poids, 1^{re} série, de
Saincaize à Blois, 172 kilomètres.

42 fr. $\times$ 0 fr. 40 (frais de transmis.) = 42 fr. 40.

42 fr. 40 $\times$ 4000 = 169 fr. 60 169 fr. 60

Etat.

Tarif spécial P. V. n° 24 par wagon complet de
4000 kilos ou payant pour ce poids, 4^e série de
Blois à Vendôme, 35 kilomètres.

3 fr. 50 + 0 fr. 40 (frais de gare à l'arrivée
et $\frac{1}{2}$ transmission) = 3 fr. 90.

3 fr. 90 $\times$ 4000 = 15 fr. 60 15 fr. 60

Total 330 fr. 80

Cette taxe était régulière en ce qui concerne les réseaux
de P.-L.-M. et de l'Etat, mais une erreur matérielle de
calcul avait été commise sur le parcours de la Compagnie
d'Orléans.

La taxe aurait dû être établie de la façon suivante sur
ce réseau :

Tarif spécial D n° 24 par wagon complet de 4000 kilos ou payant pour ce poids, 1^{re} série de Saincaize à Blois, 172 kilomètres.

26 fr. 80 (et non 42 fr.) + 0 fr. 40 = 27 fr. 20.

27 fr. 20 $\times$ 4000 = 108 fr. 80 au lieu de 169 fr. 60 ; en trop perçu 60 fr. 80 qu'il fallut rembourser au requérant.

Les causes de la demande étant connues, la première question qui se pose est celle de savoir qui a qualité pour intenter la demande ?

L'expédition est-elle faite en port dû, c'est le destinataire qui paye le prix de transport. C'est donc lui et lui seul qui a qualité pour exercer la répétition de l'indû (1).

Cependant si le port a été stipulé à l'avance, bien que payable au lieu de destination, l'expéditeur de marchandises a qualité pour agir en restitution des taxes perçues par le ou les transporteurs sur le destinataire en dehors des tarifs convenus ; c'est là en effet une exécution du contrat intervenu (2).

L'expédition a-t-elle été faite en port payé. En principe l'expéditeur seul peut agir, cependant les tribunaux ont décidé à plusieurs reprises que la personne au nom et pour le compte de laquelle a été faite l'expédition a aussi qualité pour intenter l'action bien que cette personne n'ait pas été partie au contrat de transport (3).

(1) Trib. Bordeaux, 24 juill. 1884, Lamé-Fleury, 1887, p. 96.

(2) Cass., 29 juill. 1874, S. 75.1.32.

(3) Trib. Bordeaux, 29 déc. 1890, Lamé-Fleury, 1891, p. 152 ; Trib. de St-Calais, 16 nov. 1883,

La Cour souveraine a même, par arrêt du 6 novembre 1871, reconnu au camionneur désigné par le destinataire de marchandises expédiées en port dû le droit d'exercer directement contre les transporteurs une action directe en restitution des perceptions illégales qui ont pu être faites et qui correspondent au prix du camionnage (1).

Contre quelle Compagnie peut être exercée l'action en détaxe ?

C'est toujours contre la compagnie qui a commis l'erreur, répond la Cour de Cassation. La marchandise a-t-elle voyagé en port payé, c'est la gare expéditrice qui a établi la taxe, c'est donc elle qui a commis l'erreur et par conséquent c'est elle qui est susceptible d'être actionnée.

L'expédition a-t-elle été faite au contraire en port dû c'est toujours la compagnie destinataire et elle seule qui est responsable, contrairement à ce que nous avons vu pour les autres actions en responsabilité. « L'expéditeur d'une marchandise ayant voyagé sur plusieurs réseaux successifs, qui se plaint qu'à destination il a été perçu une taxe trop élevée pour prix de transport, n'est pas, dit le tribunal de Marseille, en droit de demander le remboursement de l'excédent à la compagnie à laquelle il a remis le colis, sauf recours de celle-ci contre la compagnie auteur de la perception irrégulière. Il doit intenter une action directe contre cette dernière (2).

(1) Dalloz, 1871. 1.348.

(2) Trib. civ. de Marseille, 30 janv. 1873.

Quant à la preuve, c'est à celui qui réclame à une compagnie de chemins de fer des sommes qu'il prétend avoir payées indûment et par erreur à prouver le bien fondé de sa demande et non à la compagnie à justifier de l'exactitude des taxes qu'elle a perçues (1).

Comment le requérant va-t-il faire cette preuve ?

La matière étant commerciale, tous les moyens de preuve sont admis.

Cependant, comme doivent être indiqués d'une manière précise les tarifs demandés et appliqués, ainsi que le détail des sommes perçues pour le transport, une seule pièce en général permettra de remplir ces conditions, c'est la lettre de voiture.

Aussi a-t-il été décidé que la répétition de l'indû ne peut être exercée qu'à l'aide de la lettre de voiture, qui, aux termes de l'article 101 du Code de commerce, constitue le contrat de transport ; et que doit, en conséquence, être débouté de sa demande en détaxe le réclamant qui, ne produisant pas sa lettre de voiture, ne peut prouver que ce titre a été perdu par suite d'un cas imprévu résultant de force majeure (2). »

« La production du récépissé à l'expéditeur n'est même pas suffisante puisque ce document ne contient ni le tarif demandé ou appliqué, ni le détail des sommes perçues. Mais le demandeur en détaxe peut compléter la preuve

(1) Cass., 17 juin 1889, S. 90.1.174.

(2) Trib. civ. Libourne, 1^{er} déc. 1888, Lamé-Fleury, 1889, p. 151 ; Trib. civ. Bordeaux, 10 août 1887, Lamé-Fleury, 1888, p. 267.

en invoquant d'autres documents, notamment sa correspondance avec la compagnie (1). »

Enfin la dernière question qui se pose est de savoir à quel moment peut être formée la demande de restitution. Avant 1888, de grandes difficultés s'élevaient pour savoir si la fin de non-recevoir de l'article 105 était opposable à ces actions. La jurisprudence faisait sur ce point des distinctions souvent très subtiles. En général pourtant il était admis qu'il n'était pas indispensable que la demande en détaxe fût formulée avant la réception de la marchandise et qu'elle ne pouvait être écartée par l'exception tirée de l'acceptation de la marchandise et le paiement de la lettre de voiture (2).

A plus forte raison cette solution est-elle acceptée par une jurisprudence constante depuis la nouvelle rédaction de l'article 105.

§ 3. — Demandes de surtaxe.

Les mêmes règles que nous avons vu s'appliquer pour les actions en détaxe s'appliquent à ces dernières. Les compagnies de chemin de fer ont non seulement le droit mais encore le devoir de réclamer les suppléments de taxe qui leur sont dus pour ne pas violer le principe d'égalité qui se trouve à la base de tous leurs tarifs et du cahier des charges.

(1) Trib. civ. Bordeaux, 16 déc. 1891, Lamé-Fleury, 1892, p. 163.

(2) Trib. com. Seine, 6 sept. 1879, Lamé-Fleury, 1888, p. 88 ; Trib. com. Havre, 1^{er} mars 1864.

Il est à remarquer en outre que les tarifs de chemins de fer homologués et publiés étant réputés connus de toutes les parties intéressées, un expéditeur ne peut être déchargé du complément de taxe exigible sous le prétexte qu'il n'aurait pas expédié les marchandises par chemins de fer ou ne les aurait même pas expédiées du tout si le chef de gare ne lui avait pas donné un renseignement erroné sur le prix du transport (1).

(1) Cass., 16 février 1891, S. 91.1.267 ; Trib. com. Niort, 31 juillet 1889, Lamé-Fleury, 1891, p. 252.

DEUXIÈME PARTIE

RECOURS DES CHEMINS DE FER ENTRE EUX

CHAPITRE PREMIER

RECOURS THÉORIQUE DES CHEMINS DE FER ENTRE EUX.

SECTION I. — Droit de recours au cas de retard, de perte et d'avarie.

§ 1. — Généralités.

Nous avons vu précédemment que par la combinaison des articles 97 et 99 du Code de commerce la compagnie expéditrice qui s'est chargée de faire parvenir des marchandises à destination demeure toujours responsable de l'inexécution du contrat même dans le cas où elle prouverait que ce défaut d'inexécution provient du fait des transporteurs intermédiaires qu'elle s'est substituée.

Nous avons vu aussi que la même situation ou peu s'en faut était faite à la compagnie d'arrivée par la jurisprudence.

Il en résulte que souvent une action en responsabilité est exercée avec succès contre un des transporteurs auquel aucune faute ne peut être reprochée.

La règle établie dans l'intérêt du commerce par la loi et la jurisprudence serait donc souverainement injuste si le transporteur poursuivi et condamné à payer l'indemnité devait en définitive en supporter le montant par le simple fait qu'il est premier ou dernier transporteur.

Aussi la jurisprudence, en conformité avec l'esprit de la loi, a-t-elle toujours décidé que la disposition de l'article 99 ne régissait que les rapports juridiques des chemins de fer vis-à-vis de l'ayant droit, mais non ceux des transporteurs entre eux. Pour la réglementation de ces derniers rapports, la jurisprudence est partie de l'idée, en conformité des principes de l'équité, que tout dommage doit être supporté par le chemin de fer qui l'a causé. En conséquence, le chemin de fer condamné pourra exercer un recours contre le ou les chemins de fer responsables.

§ 2. — Conditions du recours.

Le recours est l'action que l'un des chemins de fer, après avoir payé une indemnité, exerce contre les autres administrations auxquelles la faute peut être imputée. Il a pour but de faire supporter à ces dernières la conséquence de leur faute.

Pour que le recours soit possible, trois conditions sont nécessaires :

- 1° Une indemnité payée ;
- 2° La participation de plusieurs chemins de fer au transport ;
- 3° L'allégation de la faute d'un ou de plusieurs chemins de fer.

Nous verrons dans la suite qu'il existe un certain recours où la première condition est toute différente.

Le recours peut s'exercer par action principale mais pratiquement il s'exerce par un appel en garantie et le délai pour intenter cette action récursoire est d'un mois comme nous l'avons vu en étudiant la prescription de l'article 108.

L'action en garantie une fois engagée, la faute est-elle prouvée contre un ou plusieurs chemins de fer, ces chemins de fer seront seuls responsables et condamnés à payer l'indemnité ou plutôt à garantir l'administration actionnée. La difficulté réside donc pour le chemin de fer actionné dans la preuve de la faute.

Quelles sont les règles qui régissent cette preuve ? telle est la question que nous allons résoudre en passant successivement en revue : le retard, la perte et l'avarie.

RETARD.

Supposons une marchandise, un fût de vin par exemple, expédiée au tarif général de Toul à Rochefort : L'Est, le P.-L.-M., l'Orléans et l'Etat participent à ce transport. Le fût arrivant en retard, l'expéditeur actionne la Compagnie de l'Est. Nous avons vu que cette compagnie est présumée être l'auteur du retard et que cette présomp-

tion ne tombe que lorsqu'ayant appelé en garantie l'une des trois autres compagnies elle prouve que le retard est imputable à l'une quelconque d'entre elles. En l'espèce la preuve sera ordinairement facile. Les compagnies ont, en effet, l'habitude aux gares de transit de se transmettre les marchandises. L'heure ainsi que la date exacte de cette transmission est inscrite sur des feuilles portant le nom de bordereaux de transmission. Il suffira donc de comparer les délais réglementaires avec la durée du séjour des colis sur les lignes de chaque compagnie pour savoir exactement à quelle compagnie, et dans quelle mesure le retard doit lui être imputé.

Les délais réglementaires dont nous venons de parler se trouvent fixés par un arrêté ministériel du 12 juin 1866 qui a d'ailleurs subi de nombreuses modifications.

D'après cet arrêté les délais d'expédition, de transport et de livraison sont les suivants :

ART. 6. — Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques, à petite vitesse seront expédiés dans le jour qui suivra celui de la remise.

ART. 7. — La durée du trajet, pour les transports à petite vitesse, sera calculée à raison de 24 heures par fraction indivisible de 125 kilomètres.

Ne seront pas comptés les excédents de distances jusques et y compris 25 kilomètres.

ART. 9. — Modifié et complété par l'article 1^{er} de l'arrêté ministériel du 3 novembre 1879.

Pour les animaux, denrées, marchandises et objets

quelconques passant d'un réseau sur un autre par une gare commune, le délai d'expédition fixé à l'article 6 ne sera compté qu'à la gare originaire et une seule fois ; mais il est accordé aux compagnies un jour de délai pour la transmission d'un réseau à l'autre ; la durée du trajet, pour chaque compagnie, restant fixée comme il est dit à l'article 7.

Le délai de transmission entre les réseaux aboutissant à une même localité dans deux gares distinctes en communication par rails sera de deux jours, le surplus des conditions énoncées au paragraphe premier du présent article restant applicable dans ce dernier cas. Toutefois, à Paris, pour la transmission d'une gare à l'autre par le chemin de fer de ceinture, le délai de 2 jours comprendra la durée du trajet sur ledit chemin.

ART. 10. — Les expéditions seront mises à la disposition du destinataire dans le jour qui suivra celui de leur arrivée effective en gare :

Supposons donc un fût de vin expédié au tarif général de Toul à Rochefort. Les délais d'expédition, de transport et de livraison tels qu'ils sont fixés par l'arrêté ministériel dont nous venons de parler s'établiront comme suit :

Remise à Toul	15 juillet
Délai d'expédition, 1 jour	16 —
Trajet de Toul à Montereau, 278 kilomè-	
tres, 3 jours	17, 18, 19 —
Transmission par la Compagnie de l'Est à	
la Compagnie du P.-L.-M. en gare de	

Montereau, 1 jour	20 juillet
Trajet de Montereau à Malesherbes, 50 kilomètres, 1 jour	21 —
Transmission par la Compagnie du P.-L.-M. à la Compagnie d'Orléans en gare de Malesherbes, 1 jour	22 —
Trajet de Malesherbes à Tours, 177 kilomètres, 2 jours.	23, 24 —
Transmission par la Compagnie d'Orléans aux chemins de fer de l'Etat en gare de Tours, 1 jour.	25 —
Trajet de Tours à Rochefort, 236 kilomètres, 2 jours	26, 27 —
Délai de mise à disposition en gare, 1 jour.	28 —

Si le fût n'arrive que le 3 août soit avec 6 jours de retard, le plus souvent l'expéditeur ou le destinataire demandera une indemnité soit à la Compagnie de l'Est soit aux chemins de fer de l'Etat et le plus souvent aussi cette indemnité lui sera accordée.

La Compagnie de l'Est est-elle actionnée ? elle devra prouver par les bordereaux de transmission que le 20 juillet les marchandises étaient déjà livrées à la Compagnie P.-L.-M. Celle-ci à son tour devra établir qu'elle a transmis les marchandises à la Compagnie d'Orléans avant l'expiration des délais qui lui étaient accordés et ainsi de recours en recours jusqu'à la compagnie à laquelle le retard est imputable et qui supportera en définitive les conséquences de sa faute.

Il est évident d'ailleurs que si toutes ou plusieurs compagnies avaient du retard à se reprocher, on répartirait l'indemnité suivant la durée du retard sur chaque réseau. Nous remarquerons en passant que les délais de transmission bénéficient à la compagnie cédante et non à la compagnie cessionnaire. Il en est exactement de même au cas de tarifs spéciaux appelés aussi tarifs réduits qui généralement accordent aux compagnies des délais supplémentaires de transmission d'une durée de 5 et quelquefois même de 10 jours. La compagnie cédante bénéficie seule de ce supplément de délais.

Les tarifs réduits dont nous venons de parler sont toujours très nombreux sur chaque réseau. Ils sont homologués par le ministre des travaux publics et autorisés en vertu de l'article 12 de l'arrêté ministériel de 1866 ainsi conçu : « La fixation des délais ci-dessus déterminés pour le transport à petite vitesse effectués aux prix et conditions des tarifs généraux ne fait point obstacle à la fixation de délais plus longs dans les tarifs spéciaux ou communs où ils ont été ou seraient ultérieurement introduits avec l'approbation de l'administration supérieure comme compensation de réduction de prix. »

Les recours pour retard à l'occasion des expéditions de grande vitesse s'exercent aussi dans les mêmes conditions. Les retards sont ici également constatés par des bordereaux de transmission et les délais réglementaires sont prévus par l'arrêté ministériel du 12 juin 1866.

L'arrêté sus-visé est conçu de la façon suivante :

ART. 2. — Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à grande vitesse, seront expédiés par le premier train de voyageurs comprenant des voitures de toutes classes et correspondant avec leur destination, pourvu qu'ils aient été présentés à l'enregistrement trois heures au moins avant l'heure réglementaire du départ de ce train : faute de quoi ils seront remis au départ suivant.

ART. 3. — Ainsi modifié par arrêté ministériel du 3 novembre 1879 applicable à partir du 1^{er} décembre suivant.

Pour les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques passant d'un réseau sur un autre par une gare commune, le délai de transmission sera de 3 heures à compter de l'arrivée du train qui les aura apportés au point de jonction et l'expédition à partir de ce point aura lieu par le premier train de voyageurs comprenant des voitures de toutes classes dont le départ suivra l'expiration de ce délai.

Le délai de transmission entre les réseaux aboutissant à une même localité, dans deux gares distinctes en communication par rails sera de 6 heures, non compris le temps pendant lequel les gares sont fermées et il sera de la même durée entre les diverses gares de Paris formant têtes de ligne. Un délai plus long pourra être accordé par le ministre des travaux publics pour certaines gares de chaque réseau.

ART. 4. — Les expéditions seront mises à la disposition des destinataires, à la gare, 2 heures après l'arrivée du train mentionné aux articles 2 et 3.

Enfin ART. 5. — Les expéditions arrivant de nuit ne seront mises à la disposition des destinataires que deux heures après l'ouverture de la gare.

Les délais réglementaires d'expédition de transport et de livraison d'un fût de vin expédié en grande vitesse tels qu'ils sont prévus par l'arrêté ministériel du 12 juin 1866 seront dont les suivants :

Remise à Toul.	15 juillet	7 h.	soir
Délai d'expédition, 3 heures.	15 . —	10 h.	»
Départ de Toul, 1 ^{er} train,			
utile, train 46	16 —	1 h. 59	matin
Arrivée à Vitry-le-François.	16 . —	4 h. 38	»
Départ de Vitry-le-Fran-			
çois, train 401	16 —	7 h. 25	»
Arrivée à Sézanne.	16 —	10 h. 9	»
Départ de Sézanne, train 40.	16 —	10 h. 16	»
Arrivée à Romilly.	16 —	11 h. 2	»
Départ de Romilly, train 42.	16 —	3 h. 10	soir
Arrivée à Montereau	16 —	4 h. 55	»
Transmission à la Compa-			
gnie du P.-L.-M. (6 heures)			
La gare étant fermée, ce dé-			
lai compte à partir de			
6 heures du matin et s'é-			
tend jusqu'au	17 —	9 h. 5	matin
Départ de Montereau	17 —	midi 43	»
Arrivée à Moret	17 —	1 h. 3	»
Départ de Moret, train 2507.	17 —	4 h. 38	»

Arrivée à Malesherbes . . .	17 juillet	5 h. 44	matin
Transmission à la Compagnie d'Orléans, 6 heures.			
La gare étant fermée, ce délai compte à partir de 6 heures du matin et s'étend jusqu'au.	18	—	10 h. 44 »
Départ de Malesherbes, train 271	18	—	midi 48 soir
Arrivée à Orléans	18	—	4 h. 34 »
Départ d'Orléans.	18	—	6 h. 19 »
Arrivée à Tours	18	—	9 h. 42 »
Transmission aux chemins de fer de l'Etat, 6 heures.			
La gare étant fermée ce délai compte à partir de 6 heures du matin et s'étend jusqu'au	19 juillet	midi	
Départ de Tours, train 369	19	—	1 h. 12 soir
Arrivée à Chinon	19	—	2 h. 44 »
Départ de Chinon, train 373	19	—	4 h. 48 »
Arrivée à Arcay	19	—	5 h. 41 »
Départ d'Arcay, train 313 .	19	—	5 h. 44 »
Arrivée à Airvault.	19	—	6 h. 24 »
Départ d'Airvault, train 13.	19	—	6 h. 28 »
Arrivée à Niort.	19	—	8 h. 14 »
Départ de Niort, train 713 .	19	—	8 h. 31 »
Arrivée à Rochefort	19	—	10 h. 47 »

Délai de livraison en gare,
 2 heures. La gare étant
 fermée, le délai compte à
 partir de 6 heures du matin
 et compte jusqu'au. . . . 20 juillet 8 h. matin

CAS D'AVARIE.

Nous avons vu précédemment que le commissionnaire chargeur est responsable des avaries jusqu'à la livraison vis-à-vis de l'expéditeur et du destinataire en vertu de l'article 99 du Code de commerce. Il est par conséquent responsable des avaries qu'a subies la marchandise et ne se libérera de la responsabilité qui lui incombe de ce fait qu'en prouvant soit le cas fortuit, soit la force majeure ou bien encore la faute de l'expéditeur. — Les principes sont-ils les mêmes quand le commissionnaire chargeur se trouve en présence non plus de l'expéditeur mais des voituriers intermédiaires ? La présomption existe-t-elle jusqu'à preuve contraire que l'avarie s'est produite sur ses lignes ? Il semble en effet que le commissionnaire chargeur a conclu avec le deuxième commissionnaire un contrat de transport et que de ce fait il doit être considéré vis-à-vis de ce dernier comme un expéditeur et jouir de tous les privilèges dont ce dernier bénéficie. C'est en effet ce qu'admettent plusieurs auteurs (1).

Cependant la jurisprudence et la majorité des auteurs

(1) Duverdy, Jacqmin.

ont préconisé et fait prévaloir un système tout opposé. Le commissionnaire chargeur est vis-à-vis des commissionnaires intermédiaires dans la même situation que vis-à-vis de l'expéditeur. — Les avaries sont présumées s'être produites sur ses lignes de même que contre lui pèse la présomption de la réception des marchandises en bon état.

Ces solutions semblent évidemment très dures pour le commissionnaire chargeur et n'auraient certainement pas été admises par une jurisprudence unanime si l'intérêt du commerce qui, comme nous l'avons vu, a souvent déjà amené la Cour de cassation à s'écarter de l'interprétation stricte du texte, n'avait été en jeu. — Voici d'ailleurs en quels termes dès 1856 la Cour suprême justifiait son système. « En droit, la responsabilité à laquelle les articles 97 et 99 du Code de commerce soumettent en cas d'avaries le commissionnaire de transport qui s'oblige à faire arriver la marchandise à destination diffère en un point essentiel de celle à laquelle sont soumis les voituriers intermédiaires qui se bornent à prêter leur concours à l'exécution du contrat de commission. Comme le premier peut toujours, avant de se charger du transport des colis, exiger que la vérification de leur contenu soit faite en sa présence, il est présumé reconnaître, en les acceptant, que la marchandise est conforme aux énonciations de la lettre de voiture et en bon état. Par suite, il est garant des avaries qui sont constatées à l'arrivée, sans qu'on ait à lui prouver qu'elles

proviennent de son fait ou de celui des commissionnaires dont il répond aux termes de l'article 99 précité. Mais cette vérification ne pouvant avoir lieu de la part de ces derniers qui se succèdent presque sans interruption dans le service du transport et qui doivent faire arriver au plus vite la marchandise ils ne peuvent être déclarés responsables des avaries qu'autant qu'il est prouvé qu'elles sont arrivées par leur faute (1).

« En principe, répète la Cour de cassation, le commissionnaire intermédiaire n'est responsable des avaries survenues en cours de voyage, qu'autant qu'il est prouvé que ces avaries se sont produites pendant que les objets étaient en sa possession et qu'elles lui sont personnellement imputables (2). »

Le commissionnaire intermédiaire échappe donc à la présomption d'avoir reçu les colis en bon état. Si l'expéditeur ou le commissionnaire chargeur veut l'actionner, il n'aura qu'un rôle passif à jouer, et qu'à attendre que le requérant fasse la preuve d'une faute contre lui.

Cependant, comme d'après les raisons données dans l'arrêt cité ci-dessus le chemin de fer intermédiaire est présumé n'avoir pas commis de faute qu'en raison de l'impossibilité où il était de vérifier les colis, cette présomption doit nécessairement tomber dès qu'il résulte des circonstances que cette vérification a été possible. C'est ce qui explique que la Cour de cassation et les tri-

(1) Cass. 12 août 1856.

(2) Cass., 8 déc. 1873, S. 74.1.54.

bunaux à sa suite, ont établi une distinction, tout à fait en concordance avec leur système, entre les avaries intérieures et extérieures ou apparentes et occultes. Si l'avarie est intérieure, le colis ne pouvant être vérifié en cours de transport, le commissionnaire intermédiaire ne peut évidemment prendre des réserves pour des avaries qu'il lui est impossible de reconnaître. Il est alors assez logique que celui qui a conclu le contrat avec l'expéditeur en supporte les conséquences.

Mais supposons que la vérification impossible en principe en cours de transport ait été faite dans une espèce donnée. Il est évident que si dans ce cas, le deuxième ou le troisième voiturier ne prend pas de réserves contre le voiturier qui le précède, c'est qu'il reconnaît implicitement que les marchandises sont en bon état et que dès lors l'avarie a dû se produire sur ses lignes si elle existe au moment de la livraison soit à l'expéditeur soit au voiturier subséquent.

La même présomption devra exister, conclut avec raison la jurisprudence, si les avaries sont extérieures et par conséquent apparentes. Ici point n'est besoin d'une vérification pour les apercevoir et l'on doit présumer que l'avarie est survenue pendant le trajet à l'expiration duquel elle a été constatée.

Aussi les tribunaux ont-ils toujours et à bon droit décidé que si les marchandises sont avariées d'une manière extérieure et apparente au moment où le commissionnaire intermédiaire s'en charge, il devra, pour déga-

ger sa responsabilité exiger du commissionnaire qui les lui livre un bulletin de garantie faisant connaître exactement la nature de l'avarie ou du vice dont la marchandise est atteinte ; à défaut, il sera réputé avoir reçu la marchandise en bon état et exempte d'avaries. En conséquence il demeure seul responsable des avaries extérieures et apparentes qui seront plus tard constatées.

Le point de savoir quand il y a avarie apparente est évidemment une question de fait laissée à l'appréciation souveraine du juge.

Aussi en application de cette règle trouvons-nous des arrêts conçus de la façon suivante :

« C'est à bon droit qu'un commissionnaire intermédiaire est déclaré responsable du déficit sur la quantité de la marchandise transportée, déficit assimilable à une avarie, lorsqu'il n'a point fait de réserves en recevant les colis du précédent commissionnaire. » (1)

« Il en est ainsi du moins alors que par son importance, la différence existant entre le poids indiqué dans la lettre de voiture et le poids effectif au moment de la réception par l'intermédiaire, était sensible au simple maniement du colis. » (2)

« Que les juges peuvent sans violer aucune loi décider qu'une avarie provient du commissionnaire intermédiaire alors qu'au moment où il a remis des caisses renfermant des marchandises avariées, elles étaient mouillées, ce qui

(1) Cass., 14 août 1876, S. 76.1.478.

(2) Cass., 25 juin 1873, S. 74.1.54.

constituait une avarie apparente, et qu'il les avait lui-même reçues sans observations ni réserves du précédent commissionnaire, ce qui établissait suffisamment qu'il avait reconnu qu'elles étaient en bon état de conditionnement extérieur (1).

L'avarie étant apparente, c'est donc le chemin de fer sur les lignes duquel elle est constatée qui est responsable.

L'avarie étant intérieure ou occulte, c'est au contraire la compagnie expéditrice qui est présumée responsable par la seule raison que le temps manque en général au commissionnaire intermédiaire pour vérifier les colis. Mais cette dernière présomption doit évidemment tomber si le commissionnaire chargeur peut démontrer que cette formalité de la vérification était possible ou même qu'elle était pour ainsi dire nécessaire.

Aussi la Cour de Colmar a-t-elle jugé « que le commissionnaire intermédiaire auquel mandat avait été donné d'exercer un recours contre le voiturier dans le cas où les marchandises seraient avariées, s'il reçoit ces marchandises sans aucune protestation est garant ou responsable, vis-à-vis du commissionnaire expéditeur, des avaries existantes au moment de l'arrivée des marchandises à leur destination, soit qu'à défaut de réclamation de sa part, il doit être réputé les avoir reçues en bon état, soit en ce qu'il s'est rendu coupable d'inexécution du mandat qui lui avait été donné » (2).

(1) Cass., 20 juin 1853, S. 53.1.647.

(2) Colmar, 13 mai 1833, S. 34.1.117.

Et la Cour de Montpellier : « que la décharge donnée par un commissionnaire intermédiaire d'un group d'argent à lui remis par le commissionnaire primitif, emporte présomption qu'il s'est assuré de l'intégrité de ce group, non seulement quant à son poids, mais encore quant à son état extérieur. Il en résulte que ce commissionnaire intermédiaire est responsable de la perte de tout ou partie du group survenue durant le trajet. »

Enfin dans le cas où le colis est avarié à la fois à l'extérieur et à l'intérieur, le commissionnaire intermédiaire peut être déclaré responsable même des avaries intérieures s'il existe une certaine corrélation entre ces avaries et celles constatées extérieurement. On doit croire en effet que ces diverses avaries proviennent de la même cause.

« Le commissionnaire intermédiaire est présumé en faute, lorsque ayant reçu un colis sans protestations ni réserves, il le remet avarié extérieurement. Il est responsable alors, non seulement de cette avarie apparente, mais encore des avaries intérieures et non apparentes dont les traces extérieures sont la manifestation. Il ne suffit pas, sans doute, d'une dégradation extérieure, si légère qu'elle soit, pour engager, relativement aux avaries intérieures, la responsabilité du commissionnaire intermédiaire qui a pris en charge la marchandise sans faire aucune observation ni réserve. La dégradation doit

(1) Montpellier, 21 avril 1860, S. 60.2.533.

être visible, dommageable et de nature à faire au moins soupçonner l'existence d'une avarie intérieure. Il faut, en outre, une certaine corrélation entre l'avarie intérieure dont la réparation est demandée et l'avarie constatée à l'extérieur ; mais lorsque ces circonstances existent, elles placent le commissionnaire intermédiaire, sous le coup d'une présomption de faute dont il doit supporter les conséquences (1). »

En résumé, les avaries sont présumées s'être produites sur les lignes de la compagnie expéditrice, et cette présomption ne le cède qu'à la preuve contraire. — Cette preuve peut résulter, la matière étant commerciale, de présomptions graves tirées des circonstances et résulte même *de plano* de l'absence de réserves au cas d'avaries extérieures et apparentes.

CAS DE PERTE.

Ici comme au cas de retard et d'avarie, la compagnie de départ est en principe seule responsable de la perte. Est-elle assignée par l'ayant droit et condamnée à réparer le dommage causé, elle a comme aux cas précédents un recours contre la compagnie à qui la perte doit être imputée. La preuve sera des plus faciles à faire. Nous avons déjà eu l'occasion de dire que les compagnies à l'extrémité de leur réseau se transmettent les colis et que cette transmission est constatée par des écritures. Si donc une compagnie a reçu la marchandise et n'a pu la livrer, on en conclura tout naturellement que c'est sur ses lignes

(1) Cour de Pau, 2 avril 1873, S. 74.2, 193.

que le colis s'est égaré et elle sera condamnée à garantir la compagnie assignée.

§ 3. — Droit étranger.

A l'étranger, les règles concernant les recours entre compagnies au cas de transport direct sont la plupart du temps différentes de celles admises en France.

La législation qui s'en rapproche le plus est celle de l'Espagne. L'article 373 du Code de commerce espagnol est en effet conçu de la façon suivante : « Le voiturier qui livrera les marchandises au destinataire en vertu d'accords combinés avec d'autres voituriers assumera toutes les obligations de ceux qui l'auront précédé dans l'exécution du transport, sous réserve pour lui, du droit d'actionner reConventionnellement les transporteurs précédents à moins qu'il ne soit lui-même directement responsable de la faute qui motive la réclamation du chargeur ou du destinataire.

Toutefois, ajoute l'article 147 du règlement pour l'exécution de la loi de police des chemins de fer du 8 septembre 1878, en cas de perte ou d'avarie des effets transportés, l'entreprise qui aura été la première chargée du transport ne pourra réclamer contre les entreprises ayant pris part au transport qu'à la condition de prouver qu'elle leur a remis l'expédition en bon état.

Toutes les compagnies de chemins de fer sont considérées pour les effets du contrat de transport comme reliées entre elles sans solution de continuité et comme formant un seul réseau. »

Très différentes aussi de celles admises en France sont les dispositions qui régissent les recours en Russie.

La loi du 12 juin 1885 a pris soin d'en fixer les conditions dans ses articles 114 à 120. Ces articles sont ainsi conçus :

ART. 114. — Les chemins de fer coparticipant à un trafic direct peuvent fixer dans des conventions particulières les règles qui régissent leur responsabilité mutuelle en cas d'indemnité payée par l'un d'entre eux. Ces conventions générales ou spéciales servent à déterminer la responsabilité des chemins de fer dans leurs relations mutuelles ; à défaut de conventions de cette nature, la responsabilité qui résulte pour les chemins de fer du trafic direct est déterminée par les articles 115 à 120 de la présente loi.

ART. 115. — Chaque chemin de fer est tenu après encaissement des frais de transport de payer aux chemins de fer co-intéressés la part leur revenant sur ces frais. Cette obligation lui incombe même au cas où il a livré la marchandise sans en recouvrer le prix du transport ; mais il conserve en ce cas un recours contre le destinataire.

ART 116. — Le chemin de fer qui a payé une indemnité a le droit d'exercer un recours contre les chemins de fer qui ont concouru au transport conformément aux dispositions suivantes :

a) Le chemin de fer par la faute duquel le dommage a été causé en est seul responsable.

b) Lorsque le dommage a été causé par le fait de plu-

sieurs chemins de fer, chacun d'eux répond du préjudice occasionné par sa propre faute.

c) Lorsque la détermination des responsabilités partielles est rendue impossible par les circonstances, tous les chemins de fer intéressés au transport, à l'exception de ceux qui prouvent que le dommage n'a pas été occasionné sur leurs lignes, partagent la responsabilité. Les chemins de fer répondent alors du dommage proportionnellement aux prix de transport que chacun d'eux aurait perçu conformément au tarif en cas d'exécution régulière du transport. En cas d'insolvabilité de l'un des chemins de fer coparticipant au transport, le préjudice qui en résultera pour le chemin de fer qui a payé l'indemnité est réparti entre tous les chemins de fer qui ont pris part au transport proportionnellement au prix de transport revenant à chacun d'eux.

ART. 117. — Les règles énoncées par l'article 116 sont applicables également au cas de retard. Si le retard incombe à plusieurs chemins de fer, la responsabilité de chacun d'eux est déterminée proportionnellement à la durée du retard sur leurs réseaux respectifs. A défaut de conventions spéciales, les dispositions réglementaires édictées par le conseil des chemins de fer déterminent la manière dont le délai de livraison doit être réparti entre les différents chemins de fer qui participent au transport.

L'article 47 de la Loi Suisse du 29 mars 1893 a une rédaction identiquement semblable ainsi que l'article 47 de la Convention de Berne.

L'article 432 du nouveau code de commerce allemand admet la même solution que les législations précédentes. Il est ainsi conçu : « Si le voiturier remet la marchandise à un autre voiturier pour l'exécution du transport qu'il a entrepris, il répond de l'exécution du transport jusqu'à la livraison de la marchandise au destinataire.

Le voiturier subséquent entre dans le contrat de transport conformément à la lettre de voiture originaire par le fait de l'acceptation de la marchandise avec cette lettre de voiture ; il contracte par ce fait l'obligation directe d'exécuter le transport suivant la teneur de la lettre de voiture.

Lorsque par suite des présentes dispositions, un des voituriers co-participants a payé une indemnité, il a un recours contre celui qui a causé le dommage. Quand celui-ci ne peut être découvert, les voituriers co-participants supportent solidairement le dommage au *prorata* de la part qui leur revient dans le prix de transport à moins qu'il ne soit établi que le dommage n'a pas été occasionné sur leur parcours. »

SECTION II. — Recours théorique entre compagnies concernant les frais de transport.

Nous avons vu précédemment qu'au cas de transports communs, c'était la compagnie de départ qui établissait la taxe et la percevait pour tout le transport

lorsque l'expédition était faite en port payé. — Cette expédition, au contraire, était-elle faite en port dû, c'était la gare destinataire qui établissait et percevait la taxe. Si pour une raison ou une autre, la compagnie de départ ou la compagnie d'arrivée ne perçoit pas cette taxe, les voituriers intermédiaires ont un recours contre la compagnie fautive pour le remboursement du prix qui leur est dû. Quant à la compagnie fautive, elle n'a qu'un recours contre le destinataire et subsidiairement contre l'expéditeur, mais si ces derniers sont insolvable ou que la prescription de cinq ans soit acquise, la compagnie fautive supporte seule les conséquences de sa faute, les compagnies intermédiaires ayant toujours droit au paiement du prix de transport qui leur revient.

Nous venons de dire qu'au cas où l'expédition était faite en port dû la compagnie d'arrivée était toujours responsable. Cependant comme celle-ci n'a le droit de toucher les sommes afférentes au transport total que si la lettre de voiture porte la mention en port dû, il est bien évident que le commissionnaire chargeur sera seul responsable, à l'exclusion de la compagnie d'arrivée, si la déclaration portait la mention erronée « en port payé » et si, en présence de cette mention, la gare destinataire livrait la marchandise franco. La lettre de voiture en effet est établie par la gare de départ et les transporteurs subséquents n'ont aucun moyen d'en rectifier les énonciations.

Ce dernier cas d'ailleurs est rare et la charge à suppor-

ter est minime, le prix de transport n'étant jamais très élevé, et les destinataires généralement assez solvables pour payer plus tard les frais de transport. Beaucoup plus fâcheux est le cas où la gare destinataire livre contre le seul paiement des frais de transport une expédition grevée de remboursement ; la livraison dans ces conditions est assez fréquente. De plus, comme ces remboursements sont quelquefois d'une somme très forte et que le destinataire est presque toujours insolvable, ladite précaution se prenant rarement contre une personne d'une solvabilité notoire, les indemnités payées de ce chef par la compagnie d'arrivée sont quelquefois très élevées. Comme pour les frais de transport d'ailleurs, la compagnie de départ supporte seule les conséquences de sa faute, si elle a oublié d'inscrire sur la lettre de voiture le mot remboursement ainsi que le chiffre de ce remboursement et si elle n'a pas fait suivre la marchandise d'une feuille spéciale.

Au cas de demandes en détaxe, nous avons vu que les particuliers pouvaient actionner le commissionnaire chargeur ou le dernier voiturier à leur choix et que ce dernier avait un recours contre les autres compagnies pour le remboursement des sommes qu'elles avaient indûment touchées.

A l'étranger les mêmes règles sont partout admises (1).

(1) Loi générale des chemins de fer Russes du 12 juin 1885, art. 115 et 86; Convention de Berne, art. 20 ; Union des chemins de fer allemands, § 58 ; Italie, règlement, § 32.

Les dispositions y relatives ont presque partout la teneur suivante qui est celle de l'article 24 de la loi fédérale suisse du 29 mars 1893 :

« Chaque chemin de fer est tenu après encaissement soit au départ soit à l'arrivée des frais de transport et autres créances résultant du contrat de transport, de payer aux chemins de fer intéressés la part leur revenant sur ces frais et créances.

Le chemin de fer dernier transporteur est responsable du paiement de la lettre de voiture s'il délivre la marchandise sans recouvrer le montant dû par le destinataire sous réserves des droits du chemin de fer contre le destinataire.

La remise de la marchandise par un transporteur au transporteur subséquent donne le droit pour les expéditions en port dû au premier, pour les expéditions en port payé au dernier, de débiter de suite en compte courant le transporteur subséquent du montant des frais et créances dont était grevée la lettre de voiture au moment de la remise de la marchandise sous réserve du compte définitif à établir. »

TROISIÈME PARTIE

CONVENTIONS ENTRE ADMINISTRATIONS DE CHEMINS DE FER CONCERNANT LES RECOURS

CHAPITRE PREMIER

RÈGLES A SUIVRE.

Généralités.

Nous avons vu dans le chapitre précédent les recours des compagnies entre elles et les conséquences de la responsabilité telles qu'elles sont établies par le Code et interprétées par la jurisprudence. Comme nous l'avons déjà fait prévoir dans le cours de notre étude, ces règles théoriques ont été gravement modifiées en France aussi bien qu'à l'étranger par des conventions que les administrations de chemins de fer ont conclues entre elles. — En France, en particulier, presque à la naissance des chemins de fer la majorité des compagnies françaises ont accepté et signé plusieurs conventions des plus in-

téressantes. — La première porte la date de 1869. Remaniée en 1878, elle trouve sa formule dernière en 1883. Elle est intitulée règles à suivre pour la transmission des marchandises et le règlement des réclamations. — Dès le début seules avaient signé les Compagnies de l'Est, du Midi, du Nord, d'Orléans de l'Ouest et de Paris-Lyon-Méditerranée. Successivement ont adhéré ensuite les chemins de fer de ceinture, des Dombes et Sud-Est, de l'Est de Lyon, le réseau de l'Etat et toutes les petites compagnies françaises. Cette convention devint même internationale par l'adhésion d'une compagnie italienne, d'une compagnie suisse, et de la majorité des compagnies belges et hollandaises.

Dès le début en effet de l'exploitation, les compagnies furent frappées des inconvénients nombreux et surtout des frais ruineux qu'entraînaient pour elles non seulement l'action de l'ayant droit mais encore les recours des administrations entre elles. Aussi les règles à suivre ont-elles pour but essentiel : en premier lieu d'éviter dans la mesure du possible les procès avec les particuliers en laissant à l'administration poursuivie toute latitude pour traiter à l'amiable et au mieux de leurs intérêts communs les demandes d'indemnité.

En deuxième lieu, de supprimer tout recours judiciaire entre elles en fixant à l'avance et d'une façon précise les règles de la responsabilité.

Etudions maintenant les dispositions édictées par les compagnies pour arriver à ce double but.

Les règles à suivre du 1^{er} octobre 1883 comprennent les 6 chapitres suivants :

Chapitre I. — Responsabilités et réserves.

— II. — Partage des indemnités.

— III. — Autorisations réciproques.

— IV. — Concessions réciproques.

— V. — Transmission et instruction des réclamations.

— VI. — Procès.

Au lieu de suivre article par article les dispositions des conventions, il nous semble plus rationnel d'analyser dans un premier paragraphe les règles qui ont pour but d'éviter ou de modifier l'action de l'ayant droit et dans un deuxième celles qui ont pour but de faire disparaître ou d'atténuer les inconvénients des actions récursoires en fixant la responsabilité d'une façon précise.

Dans un troisième paragraphe, nous verrons comment se fait la répartition des indemnités entre les compagnies participantes dans le cas où la faute ne peut être équitablement imputée à l'une d'entre elles, et dans un quatrième les dispositions accessoires et pratiques qui permettent la mise en œuvre des règles à suivre.

Il est utile d'ailleurs de remarquer que les règles à suivre étant essentiellement une convention privée, leurs dispositions ne peuvent être invoquées ni par ni contre les compagnies qui n'en sont pas signataires, et à plus forte raison contre ou par les particuliers.

SECTION I.— Règles ayant pour but d'éviter ou de modifier l'action de l'ayant droit.

Les règles à suivre modifient l'action de l'ayant droit en ce sens que ce dernier peut attaquer l'une quelconque des compagnies intéressées sans que dans aucun cas, elles se refusent à reconnaître ce droit. Il en résulte que toute la jurisprudence compliquée et variable sur laquelle nous avons longuement discuté, n'a plus de raison de s'appliquer. Ce principe ressort implicitement de plusieurs articles de la convention que nous ne citerons pas, ces dispositions ayant une place mieux marquée dans une autre partie de notre étude.

En deuxième lieu, pour éviter autant que possible les procès avec le particulier qui a subi le préjudice, les administrations donnent à celle qui est saisie d'une réclamation mandat d'en terminer au mieux dans les mêmes conditions que si seule elle avait effectué le transport.

L'article 18 est, en effet, conçu de la manière suivante :

« § 1. — Les compagnies se donnent réciproquement pouvoir pour transiger, jusqu'à concurrence de 300 fr., au mieux de leurs intérêts et sans autorisation préalable de la compagnie cédante, pour toutes les réclamations relatives à des manquants, retards ou avaries. »

De nombreuses exceptions sont cependant apportées au principe ci-dessus par les paragraphes suivants :

§ 2. — Toutefois cette disposition ne s'applique pas aux expéditions effectuées avec garantie donnée explicitement par l'expéditeur, lorsque le motif de l'indemnité se trouve compris dans la garantie. Dans ces circonstances, la transaction ne peut avoir lieu sans l'autorisation de la compagnie expéditrice quel que soit le chiffre de l'indemnité réclamée.

§ 5. — Lorsque l'expédition est faite aux conditions d'un tarif renfermant une clause de non-responsabilité pour les déchets et avaries de route, la mention sans responsabilité devra également être portée sur la lettre de voiture, mais cette mention ne sera pas un obstacle à la transaction d'office, si la gare destinataire juge, d'après la nature et l'importance des avaries ou des manquants, que la clause de non-responsabilité ne peut être utilement invoquée.

§ 6. — Il doit aussi être fait exception aux dispositions du paragraphe premier du présent article, lorsqu'il peut être constaté qu'une avarie ou un manquant résulte du fait de l'expéditeur, et, dans ce cas, la compagnie destinataire doit en référer à la compagnie cédante avant toute transaction.

§ 7. — Dans tous les cas, lorsque, pour un motif quelconque, l'autorisation de transiger aura été demandée à la compagnie cédante, la compagnie destinataire ne devra pas transiger avant que cette autorisation ait été donnée, alors même que le destinataire réduirait ses prétentions au-dessous du chiffre de 300 francs.

Enfin très favorable aux transactions est le paragraphe 2 de l'article 17 qui décide que « lorsque le destinataire soulève des difficultés et se refuse à payer le montant d'une lettre de voiture, tout en acceptant la marchandise, la compagnie destinataire peut passer outre à la livraison en ajournant le recouvrement de la lettre de voiture à la condition que le destinataire soit une personne reconnue solvable ».

D'autres droits, dans l'intérêt commun des compagnies sont reconnus à la compagnie destinataire par l'article 19. Cette compagnie, en effet, est autorisée à vendre les objets, sans avis préalable à la compagnie cédante, lorsque le retard apporté à la vente par une demande d'instruction causerait un préjudice grave aux ayants droit.

C'est pourtant là un cas exceptionnel. En général, la compagnie détentrice d'objets provenant d'une autre compagnie ne doit en provoquer la vente qu'après en avoir référé à la compagnie expéditrice, qui a la faculté de demander le retour de ces objets. Toutefois, si dans un délai de 15 jours, la compagnie destinataire n'a pas obtenu de réponse, il peut être passé outre à la vente des colis.

SECTION II. — Dispositions fixant d'une manière précise les conditions de la responsabilité.

§ 1^{er}. — Généralités.

Nous avons vu précédemment que lorsqu'une compa-

gnie était poursuivie en réparation du préjudice causé à un expéditeur ou à un destinataire, il arrivait très souvent que cette compagnie n'était pas responsable ou du moins seule responsable. Il en résultait qu'elle était obligée pour ne pas supporter seule le poids de la condamnation d'appeler en garantie les compagnies qui l'avaient précédée ou qui l'avaient suivie ; de là des frais énormes. Aussi les compagnies ont-elles eu l'idée et ont-elles introduit dans les règles à suivre des présomptions *juris* et *de jure* de la responsabilité d'une ou plusieurs compagnies dans tel cas donné. Les recours et appels en garantie deviennent par cela même inutiles. La compagnie actionnée présentera seule la défense devant les tribunaux et la compagnie fautive supportera seule en définitive le poids de la condamnation.

D'un autre côté, la jurisprudence en présence de l'article 99 ne pouvait qu'affirmer à chaque fois la présomption d'après laquelle la compagnie expéditrice était toujours responsable au cas où la faute d'une compagnie intermédiaire n'était pas prouvée. Cette conséquence très dure parut choquante aux administrations qui, comme nous le verrons, l'ont complètement supprimée dans la convention dont nous nous occupons.

Nous allons donc voir successivement les solutions admises par la jurisprudence et maintenues dans la convention par la seule raison qu'elles sont conformes à l'équité.

Celles encore admises par la jurisprudence mais non maintenues par la convention.

Enfin les dispositions d'après lesquelles la faute ne pouvant être imputée à aucune des administrations, l'indemnité est répartie entre les compagnies intéressées suivant certaines bases empiriques.

§ 2. — Dispositions concernant la responsabilité admises par la jurisprudence et reproduites dans les règles à suivre.

ART. 1^{er}. — La compagnie qui accepte un wagon sans en faire le transbordement, ou sans prendre de réserves après reconnaissance sur wagon, assume sur elle la responsabilité du contenu de ce wagon.

ART. 2, § 3. — Lorsqu'un wagon plombé au départ par l'expéditeur, est présenté sans plombs à un point de transit, la compagnie cessionnaire doit, pour maintenir à la compagnie cédante la responsabilité de l'état de la marchandise, requérir le plombage à nouveau du wagon par les soins de la compagnie cédante.

§ 6. — Les avaries ou les manquants reconnus au déchargement des wagons plombés par les expéditeurs, seront à la charge de la compagnie expéditrice, en raison du recours que cette compagnie peut avoir à exercer contre les expéditeurs.

§ 7. — Il en sera de même pour les wagons plombés par la douane, en ce qui concerne les déficits sur le nombre des colis et les manquants partiels qui, en raison de la nature de la marchandise, ne peuvent en aucun cas,

provenir de tamisage ou de coulage, et qui, pour cette raison, ne peuvent se produire sans rupture de plombs.

ART. 4, § 1. — Lorsque des marchandises ont été transbordées au point de transmission, la compagnie cédante est déchargée de toute responsabilité, si la compagnie cessionnaire n'a pas fait de réserves au moment du transbordement.

ART. 6. — Les avaries provenant soit de la rupture d'un essieu, soit de tout autre accident survenu au matériel de l'une des compagnies, sont à la charge de la compagnie chez laquelle l'avarie a été constatée.

ART. 7, § 1. — La compagnie qui crée ou accepte d'un tiers une lettre de voiture portant des délais plus courts que ceux résultant des arrêtés ministériels et des tarifs homologués, est exclusivement responsable des conséquences de ce fait.

ART. 11. — Les retenues pour retard, quand il y a lieu de les subir, sont supportées par les compagnies fautives, au prorata du nombre de jours de retard de chacune d'elles.

ART. 14. — Les indemnités qui sont la conséquence, soit de retards ou d'omissions dans l'envoi des pièces de douane ou de régie, soit d'erreurs ou d'omissions commises dans la rédaction ou l'envoi des écritures qui accompagnent la marchandise, sont supportées par la compagnie dont les agents ont commis l'erreur qui a été la cause première du litige, sans toutefois que cette compagnie puisse être engagée pour les fautes qui pourraient être commises par les compagnies suivantes.

ART. 15, § 1. — Les indemnités relatives aux avaries et manquants survenus dans une gare commune, et qui sont le fait du personnel commun ou dont la responsabilité ne peut être déterminée, sont supportées par les compagnies exploitant en commun, dans les proportions fixées pour la répartition des frais d'exploitation, pourvu que ces avaries ou manquants aient été constatés contradictoirement et soient afférents à des expéditions faites en trafic commun, quel que soit le délai dans lequel la constatation aura lieu.

ART. 16. — Les compagnies ayant concouru à un transport pour lequel il est accordé un déchet de route doivent bénéficier, dans la proportion des kilomètres parcourus, sur la ligne de chacune d'elles, de l'allocation du déchet que l'on a obtenu à destination.

ART. 22, § 1. — Les taxes sont établies au départ par la gare expéditrice.

§ 2. — Elles sont vérifiées et rectifiées, s'il y a lieu, par la gare de réexpédition ou par la gare destinataire, avant la présentation de la lettre de voiture au destinataire.

§ 3. — La gare de réexpédition est responsable de la taxe pour le parcours compris entre elle et la gare d'expédition. La gare destinataire est responsable pour le parcours compris entre elle et la gare de réexpédition.

§ 4. — En cas de trafic direct, la gare destinataire est responsable de la taxe pour tout le parcours entre elle et la gare d'expédition.

Telles sont les dispositions des règles à suivre qui, comme nous l'avons dit, sont en conformité avec le système admis par la jurisprudence. Aussi ne chercherons-nous pas à les analyser, nous étant longuement expliqués à ce sujet dans un chapitre précédent.

§ 3. — Dispositions concernant la responsabilité dérogatoires des solutions admises par la jurisprudence.

Nous avons vu précédemment qu'en conformité de l'arrêté ministériel de 1866, la jurisprudence avait admis que les délais de transmission profitaient à la compagnie cédante à l'exclusion de la compagnie cessionnaire. Il en résultait que cette dernière, si du moins elle était compagnie destinataire, n'avait que les délais de transport stricts fixés par l'arrêté précité et qu'un retard se produisait souvent sur ses lignes. Il en était ainsi, en effet, alors et surtout lorsque la compagnie cédante profitait de tous ses délais, délais dont elle n'aurait pas usé si le temps pour elle avait été plus limité. Aussi les compagnies, jugeant avec raison cette clause contraire à l'équité y ont-elles remédié en répartissant également les délais de transmission entre les compagnies consécutives. L'article 11, en effet, des règles à suivre, après avoir dans son paragraphe 1^{er}, établi le principe que « les retenues pour retard, quand il y a lieu de les subir, sont supportées par les compagnies fautives, au prorata du nombre de jours de retard de chacune d'elles » ajoute :

§ 2. — Pour établir le nombre de jours auquel a droit

chaque compagnie, il est convenu que les délais de transmission se répartissent comme il est dit ci-après :

§ 3. — Le délai de 2 jours accordé aux compagnies pour la transmission des marchandises par les chemins de fer de ceinture est partagé par moitié entre la compagnie qui transmet et celle qui reçoit par ces chemins.

§ 4. — Il en est de même pour le délai de 2 jours accordé aux compagnies pour la transmission des marchandises par deux gares non communes mises en communication par rails.

§ 5. — La journée accordée à la compagnie cédante est applicable aux opérations de transmission, ainsi qu'à la traction sur les chemins de ceinture.

§ 6. — La journée laissée à la compagnie cessionnaire est applicable aux opérations de reconnaissance, de transbordement et de réexpédition sur sa ligne.

§ 7. — Le jour de délai accordé pour la transmission des expéditions de compagnie à compagnie, aux autres points de transmission, appartient à la compagnie qui exploite la gare commune, pour les opérations de reconnaissance, de transbordement et de réexpédition.

§ 8. — La compagnie cédante, si elle n'exploite pas la gare commune, sera libérée, quant aux délais, à l'arrivée effective de la marchandise, en tant que cette marchandise sera accompagnée de ses écritures ou aura été précédée par elles. Si la compagnie cédante exploite la gare commune, elle sera libérée au moment de la remise

aux agents de la compagnie cessionnaire des wagons à réexpédier, accompagnés de leurs écritures.

§ 9. — Dans le décompte des délais, les journées seront toujours comptées de minuit à minuit.

§ 10. — Afin d'éviter toute incertitude dans la répartition des délais, les lettres de voiture créées par les compagnies devront toujours indiquer la date de la remise effective de la marchandise à la gare de départ.

§ 11. — La répartition des délais supplémentaires entre les compagnies liées par des tarifs communs, devra être faite en partageant ce délai au prorata du parcours kilométrique sur chacun des réseaux intéressés, et par journées (24 heures) indivisibles, en attribuant le jour à diviser, pour obtenir des calculs exacts, au chemin de fer qui aura droit à la plus forte fraction de ce jour.

Les délais afférents à chaque compagnie sont donc exactement déterminés, aussi l'article 7 § 2 a-t-il pu disposer que « la compagnie qui reçoit d'une autre compagnie une lettre de voiture ne laissant plus un délai suffisant pour le transport restant à accomplir, doit donner cours au transport, sans prendre de réserves, le fait du retard imputable à la compagnie cédante étant suffisamment établi par les écritures de la transmission ».)

Nous avons vu les dispositions spéciales des règles à suivre concernant le retard, examinons maintenant celles relatives aux avaries. Nous savons que le principe est celui admis par la jurisprudence : la compagnie qui n'a pas pris de réserves est responsable des avaries à moins

de clauses contraires insérées dans les règles à suivre et que nous étudierons dans le paragraphe suivant. En dehors même de ces clauses, des dispositions spéciales modifient gravement non le principe de la responsabilité mais les modes de preuve.

D'après la jurisprudence, tous les moyens de preuve admis en matière commerciale peuvent être employés ; d'après les règles à suivre les réserves seules sont valables et l'article 5 ajoute que « les réserves générales sont interdites et qu'il n'est pas admis de réserves pour avarie, mauvais conditionnement, coulage ou manquant, sans que l'avarie, le mauvais conditionnement, le coulage ou le manquant, soient définis d'une manière précise ». Ainsi précise le § 3 : « les réserves pour vidange sur des fûts de liquides doivent être faites en constatant le nombre de centimètres de vidange sous bois, avec la conversion en litres d'après le Manuel de l'octroi de Paris, lorsqu'il s'agit de vins, vinaigres et vermouth en futailles simples, et en constatant la différence de poids, lorsqu'il s'agit de tout autre liquide et de vins en doubles fûts et en fûts pantalonnés, ou sous toile ».

Enfin, des réserves toutes spéciales sont exigées au cas d'avaries ou de manquants constatés dans les wagons plombés par la douane ou par les expéditeurs ou dans les wagons chargés au complet et en vrac destinés à une même gare et contenant des marchandises spécialement dénommées. Dans ce dernier cas les manquants ou avaries doivent être constatés et ne le sont valablement

que par un bulletin d'irrégularité détaché d'un registre tenu à cet effet dans les gares. En outre, d'après le paragraphe 2 de l'article 10 « le bulletin d'irrégularité, pour être valable, devra être établi dans les 48 heures de l'arrivée du wagon, lorsque le déchargement incombe aux transporteurs, et dans les 48 heures du déchargement, lorsque cette opération doit être faite par le destinataire, pourvu, toutefois, que l'avis d'arrivage en gare ait été adressé dans les délais réglementaires.

« Si le wagon est en destination d'un embranchement particulier, le bulletin devra être établi dans les 48 heures de la remise du wagon sur l'embranchement, pourvu que cette remise ait été faite dans les 24 heures de l'arrivée en gare. »

Nous trouvons là une fin de non-recevoir qui ne laisse pas de présenter de grandes analogies avec celle de l'article 105 du Code de commerce. Nous retrouvons d'ailleurs une fin de non-recevoir analogue pour tous les cas d'avaries et de manquants.

Les paragraphes 3, 4 et 5 de l'article 4 sont en effet conçus de la façon suivante :

§ 3. — « Pour les marchandises échangées par les chemins de fer de ceinture ou par une gare de transit quelconque, les réserves doivent, pour être valables, être faites par la compagnie cessionnaire qui exploite la gare de ceinture ou la gare de transit, dans les 24 heures de l'arrivée de la marchandise, comptées de minuit à minuit. »

§ 4. — « Dans le cas où les marchandises transmises

ne seraient pas accompagnées d'une feuille de chargement, les délais indiqués ci-dessus seraient augmentés de 24 heures. »

Enfin § 5. — « Pour les marchandises transmises dans une gare de transit, les réserves à prendre par la compagnie cessionnaire qui n'exploite pas la gare doivent être faites au moment où la marchandise lui est présentée. »

§ 4. — Répartition des indemnités entre compagnies.

Nous savons que lorsque des réserves n'avaient pas été prises et qu'à l'arrivée on constatait des avaries intérieures, par application de l'article 99 du Code de commerce, la compagnie expéditrice était responsable. Les administrations ont cru bon de faire disparaître cette présomption en répartissant dans ce cas le montant de l'indemnité entre elles comme si toutes avaient commis une part de faute. Elles ont sacrifié ainsi à l'intérêt général de la simplicité de petits intérêts que la loi leur eût permis de revendiquer.

Examinons les cas dans lesquels se fera cette répartition.

Les règles à suivre admettent cette répartition dans deux cas bien distincts :

1° Au cas d'avarie.

2° Au cas de frais de transport irrecouvrables.

1^{er} Cas. — *Avaries.*

Nous savons en premier lieu que la compagnie expéditrice est responsable des avaries ou manquants qui se sont produits dans les wagons plombés. Une exception est pourtant apportée à ce principe par le § 8 de l'article 2. D'après ce texte en effet les avaries ou manquants partiels (coulage, vidange) etc. qui auront pu se produire sans rupture de plombs à un point indéterminé du parcours seront à la charge de toutes les compagnies qui auront concouru au transport, proportionnellement à leur parcours.

La même règle a été adoptée dans les articles 3 et 3 *bis* pour certaines marchandises chargées dans des wagons circulant sans transbordement jusqu'à la gare destinataire ou même pour celles qui sont chargées dans des wagons pour lesquels la compagnie cessionnaire a accepté le passage sur ses lignes sans transbordement.

L'article 12 contient la même dérogation au droit commun dans son paragraphe 1^{er} ainsi conçu : « Les indemnités pour les écornures aux meules et pour les coups de crochet sur les marchandises ayant parcouru deux lignes de chemins de fer ou plus, sont supportées, par parties égales, par les compagnies ayant participé au transport. »

Toutefois, dans le cas de transport par wagons plombés, comme il est impossible aux compagnies intermédiaires de donner des coups de crochet aux marchandises, les règles à suivre ont décidé très logiquement que les avaries ainsi produites seraient à la charge des seules compagnies expéditrice et destinataire.

La répartition proportionnelle des indemnités a été considérablement étendue par l'article 13 qui décide que par dérogation aux dispositions des articles 1 à 4 ci-dessus, l'acceptation des marchandises sans réserves au point de transmission n'implique pas, pour la compagnie cédante, décharge des conséquences des avaries intérieures, quelle que soit leur cause, ni des mouilles intérieures, lorsque ces mouilles ou avaries, d'après la déclaration du destinataire ou de l'expert, ne sont pas présumables à la vérification extérieure des colis avant leur déballage. Les indemnités qui pourront être payées dans ce cas seront supportées par les compagnies ayant concouru au transport, au prorata des kilomètres parcourus, quelle que soit l'appréciation de l'expert.

Il est bien entendu, d'ailleurs, que les compagnies liées par les règles à suivre et qui, en vertu de l'article précité renoncent à la présomption de l'article 99, ne renoncent pas à cette même présomption vis-à-vis d'une compagnie étrangère. Lorsqu'un transport a été commencé par une compagnie étrangère à cette convention et continué par des compagnies liées par ce contrat, les indemnités dues pour avaries intérieures doivent, lorsque des réserves ont été prises, être supportées en entier par la compagnie expéditrice, sans qu'il soit besoin de faire aucune preuve contre elle. Celle-ci ne peut s'affranchir de cette responsabilité qu'à la condition de prouver qu'elle n'est pas l'auteur des avaries.

Enfin les dérogations à l'article 99 du Code de com-

merce prend une énorme importance par la disposition suivante de l'article 17: « Les indemnités payées par suite de fautes commises par plusieurs compagnies, en dehors des cas prévus ci-dessus, sont supportées par parties égales par chacune de ces compagnies, quelle que soit la garantie de la faute imputable à l'une d'elles. »

2^e CAS. — *Abandon des droits de transport.*

La compagnie destinataire, nous le savons, est responsable du recouvrement des frais de transport qui sont dus aux compagnies qui la précèdent pour les expéditions en port dû. — Si la compagnie d'arrivée, soit par erreur, soit pour toute autre cause, délivre la marchandise au destinataire sans recouvrer les frais de transport, elle enlève aux compagnies précédentes leur gage et par conséquent il est juste qu'elle soit responsable, si plus tard le recouvrement de ces frais devient impossible. Les règles à suivre n'ont pas bien certainement dérogé à ce principe mais ont prévu une exception pourtant assez fréquente. Si la marchandise arrive avariée ou en retard, le destinataire se refuse souvent à en prendre livraison à moins qu'on ne le laisse quitte des droits de transport. Cette situation se produisait surtout avant la modification par la loi de 1888 de l'article 105. A cette époque en effet, le destinataire perdait tout droit de recours s'il avait pris livraison de la marchandise et payé les frais. Pour conserver son action, il devait donc se refuser à payer les droits de transport; aussi les règles à suivre ont-elles

décidé dans l'article 17 § 2 « que lorsque le destinataire soulève des difficultés et se refuse à payer le montant d'une lettre de voiture, tout en acceptant la marchandise, la compagnie destinataire peut passer outre à la livraison en ajournant le recouvrement de la lettre de voiture, à la condition que le destinataire soit une personne reconnue solvable ».— Cette faculté étant reconnue, la conséquence suivante en découle tout naturellement : « S'il arrive ensuite que le recouvrement ne puisse avoir lieu, la perte est imputée, dans les proportions et suivant les règles ordinaires, à la compagnie ou aux compagnies responsables des faits qui ont motivé le refus du paiement. »

De plus, il arrive quelquefois que la marchandise n'a pas une valeur suffisante pour couvrir les débours faits par les transporteurs, lorsque le droit de gage est exercé. Dans ce cas et lorsqu'aucune des compagnies ayant concouru au contrat de transport ne se trouve en faute, ou lorsque la perte résulte de l'absence ou de l'insolvabilité de l'expéditeur ou du destinataire, chacune des compagnies perd ses frais de transport et une part proportionnelle à ces frais des débours suivis sur la lettre de voiture et des frais judiciaires.

SECTION III. — Dispositions spéciales aux recours.

Les règles à suivre ont eu comme premier but d'éviter les frais nécessités par les appels en garantie ; aussi,

comme nous l'avons dit, résulte-t-il de l'ensemble des dispositions des règles à suivre que les recours judiciaires entre compagnies sont sinon interdits du moins pratiquement impossibles. Leur responsabilité en effet est presque toujours définie d'une manière précise, et si cette condition n'est pas remplie, l'indemnité entre elles se répartira suivant une base bien définie.

Les recours judiciaires ne se produiront donc plus, le recours amiable seul continuera à subsister. Ce recours évidemment sera loin de présenter les inconvénients du premier ou plutôt ne les présentera pas du tout. La tenue d'un compte courant donnera le solde débiteur ou créateur de chaque transporteur vis-à-vis des autres.

Non contentes de supprimer les recours judiciaires, les compagnies dans un but de simplification, facile à comprendre ont supprimé dans certains cas le recours même amiable. C'est ce que nous apprend l'article 20 : « Une compagnie ne peut exercer de recours contre une autre compagnie qu'autant que la somme à réclamer est supérieure à 5 francs. »

« Il suit de là, ajoute le § 2 du même article, que la compagnie contre laquelle un recours de plus de 5 fr. est dûment exercé pour un litige concernant plusieurs compagnies, doit conserver à sa charge le montant de ce recours, si la part qu'elle aurait à reprendre sur les autres compagnies n'excède pas 5 francs. »

Enfin, en vertu de l'article 23, les compagnies renoncent au droit de se réclamer entre elles les frais de magasinage, à quelque somme que s'élèvent ces frais.

Des raisons pratiques ont de plus amené les signataires de la convention de 1883 à poser des règles qui changent complètement les principes de la responsabilité et par conséquent modifient les règles du recours. Nous avons vu que les règles à suivre entraînaient cette conséquence que l'ayant droit pouvait indifféremment exercer son action contre l'une quelconque des compagnies ayant participé au transport. Il en résulte que souvent une compagnie sera assignée qui n'aura en sa possession aucun des renseignements nécessaires à la défense ; elle aura donc intérêt à recevoir ces renseignements des autres transporteurs. Du reste, ces derniers, dans la plupart des cas, contribueront à payer l'indemnité ; ils ont par conséquent tout intérêt à connaître l'objet de la réclamation pour pouvoir donner à la compagnie défenderesse telles instructions qu'elles jugeront utiles. Aussi les règles à suivre imposent-elles à la compagnie saisie de la réclamation l'obligation de prévenir dans un certain délai les autres transporteurs intéressés, comme à ces derniers l'obligation de répondre. A défaut soit par la première soit par les derniers de s'acquitter de leur obligation, l'indemnité payée reste à leur charge. C'est ce qui ressort des articles suivants des règles à suivre.

ART. 25, § 1. — « Toutes les réclamations doivent être transmises dans le plus bref délai possible par la compagnie qui en est saisie à la compagnie cédante.

§ 2. — « La compagnie qui, saisie d'une réclamation pouvant engager la responsabilité d'une ou plusieurs

des autres compagnies participant aux présentes, aura laissé s'écouler deux mois sans donner avis de cette réclamation à la compagnie cédante, sera déchu de tout recours contre les autres compagnies et devra supporter seule les conséquences de la réclamation. »

§ 3. — « Le délai de 2 mois fixé par le paragraphe précédent, courra à partir du jour de la réception de la réclamation. »

§ 6. — Lorsque plus de 2 compagnies ont coopéré au transport, chacune des compagnies intermédiaires encourra de droit la forclusion, si elle laisse s'écouler plus d'un mois sans transmettre à la compagnie suivante une réclamation qui lui a été adressée par la compagnie précédente.

ART. 26. — « La compagnie qui, recevant une lettre relative à une réclamation en cours d'instruction, restera deux mois sans y répondre, assumera sur elle la responsabilité de cette réclamation. »

Enfin, ART. 30. — « La compagnie autorisée à régler une affaire litigieuse pour le compte d'une autre compagnie doit, dans un délai de 2 mois, et sous peine de perdre tout recours, transmettre à cette dernière les pièces résultant de la solution de l'affaire ou lui signaler les motifs du retard de cette transmission. Mais cette disposition ne s'applique pas au cas où une compagnie servirait simplement d'intermédiaire vis-à-vis d'un entrepreneur de transports, ou d'une compagnie étrangère aux présentes conventions. »

SECTION IV. — Dispositions accessoires et pratiques.

Ces dispositions prises par les articles 27 et suivants concernent toutes le mode de règlement des indemnités et la correspondance entre compagnies relative aux réclamations. Comme elles sont toutes d'ordre intérieur et n'ont qu'un intérêt très médiocre, nous les laisserons de côté, terminant ici l'analyse des conventions de 1883.

CHAPITRE II

CONVENTIONS DU 1^{er} OCTOBRE 1886.

Nous avons étudié en détail les règles à suivre de 1883 et montré les immenses avantages de cette convention pour le commerce, et l'économie qu'elle permettait aux compagnies de réaliser. Nous avons vu aussi la supériorité des règles à suivre sur le système admis par la jurisprudence concernant les recours et les moyens par lesquels elles étaient parvenues à corriger ce que ce dernier avait de défectueux.

Les compagnies ne se sont pas cependant trouvées satisfaites des progrès réalisés par les règles à suivre et poussées par un esprit de simplicité encore plus grande, les 7 grands réseaux de l'administration des chemins de fer de l'État, des Compagnies de l'Est, du Midi, du Nord, d'Orléans, de l'Ouest, de Paris à Lyon et à la Méditerranée et des chemins de fer de ceinture ont répudié les règles à suivre et ont conclu un nouveau règlement qui porte la date du 1^{er} octobre 1886. Un grand nombre de compagnies étrangères ont adhéré à ce nouveau règlement. Ce sont les chemins de fer italiens, de la Méditerranée et de l'Adriatique d'une part, et les chemins de fer suisses, belges, néerlandais et du grand duché de Luxembourg, d'autre part.

On est étonné au premier-abord que les règles à suivre qui avaient été préparées avec tant de soin par les administrations intéressées et qui, nous pouvons le dire, avaient surpassé de beaucoup en perfection toutes les conventions existant à cette époque dans les autres États, aient été remplacées à peine 3 ans après leur acceptation. C'est que dans ce court intervalle, les compagnies avaient aperçu les points faibles et les inconvénients des conventions de 1883. Nous savons que le principe de ces dernières était encore, sauf quelques exceptions très importantes d'ailleurs, était, dis-je, la responsabilité de droit commun. La compagnie fautive devait en définitive supporter les conséquences de sa faute. Mais pour reconnaître cette faute, il fallait des agents aux points de transmission qui la constateraient et prendraient les réserves nécessaires. De là toute une brigade très nombreuse d'employés destinés spécialement à cet objet et dont l'entretien était fort dispendieux. Ces agents au reste, n'inspectaient pas les colis avec tout le soin désirable et peu de réserves étaient prises, d'autant que les avaries à la constatation desquelles ces agents étaient principalement destinés, sont le plus souvent occultes et que la vérification en est presque toujours impossible. Les compagnies furent donc, dans un but d'économie, incitées à supprimer ce personnel inutile.

Du reste les compagnies avaient remarqué que les réserves qu'elles prenaient les unes contre les autres s'équilibraient ou peu s'en faut.

Enfin ces vérifications aux points de transmission nuisaient à la célérité du transport des marchandises et le public se plaignait.

Telles sont les raisons principales de l'abrogation des règles à suivre de 1883, du moins en ce qui concerne les rapports des 7 grands réseaux entre eux, et de la substitution à ces règles du règlement de 1886.

Nous venons donc de voir que la mise en application des nouvelles conventions de 1886 avaient eu deux buts principaux :

En premier lieu, faire des économies :

En deuxième lieu et accessoirement, favoriser le commerce et le public.

Etudions maintenant les dispositions prises pour réaliser ce double but :

Le règlement de 1886 a le même but que les règles à suivre, aussi comme le premier est-il intitulé : règlement pour la transmission des marchandises et le partage des indemnités, et comme le premier aussi, il est divisé en 6 chapitres intitulés de la façon suivante :

Chapitre I. — Transmission des marchandises.

— II. — Responsabilité.

— III. — Autorisations réciproques.

— IV. — Concessions réciproques. — Abandon des droits.

— V. — Transmission et instruction des réclamations.

— VI. — Procès.

Les quatre derniers chapitres, comme nous le voyons portent le même intitulé que les quatre chapitres correspondants des règles à suivre. N'étant que la reproduction exacte des premiers, même dans leur rédaction, nous les laisserons de côté.

Le chapitre premier ne comprend que deux articles et à proprement parler un seul qui renferme dans quelques mots toutes les réformes que les promoteurs de la nouvelle convention avaient rêvés. Il est ainsi conçu :

ART. 1^{er}. — La transmission des marchandises de toute nature, en grande ou en petite vitesse, s'opère de compagnie à compagnie, sans donner lieu à reconnaissance contradictoire.

Ainsi plus de réserves ni générales ni spéciales, par conséquent abrogation complète de toutes les distinctions subtiles et compliquées, quoique cependant très rationnelles à notre avis, que nous avons étudiées dans les règles à suivre. Du même coup, le double but que s'étaient proposé les promoteurs de la nouvelle convention est atteint. Les agents préposés à la reconnaissance des colis aux points de transmission sont supprimés et le public est satisfait, les marchandises pouvant être transportées d'un bout de la France à l'autre sans être obligées d'attendre dans les gares de transit le temps quelquefois très long nécessaire à la reconnaissance.

Une seule exception à la règle précitée prescrite par l'article 2 : « Sont exceptés de cette règle les colis-finances et valeurs dont la reconnaissance est obligatoire. »

Cette exception est très rationnelle, les colis-finances et valeurs ont en effet une très grande valeur sous un petit volume. Ils sont susceptibles d'être égarés ou volés en cours de route, il est nécessaire qu'une prise en charge spéciale fasse connaître au transporteur subséquent l'utilité d'une surveillance spéciale. Au surplus, serait-il juste que les voituriers successifs soient obligés de contribuer à une indemnité, la plupart du temps excessivement onéreuse, pour une faute lourde de l'un d'entre eux.

Cette exception écartée, aux termes de l'article 1^{er}, la transmission des marchandises de toute nature s'opère de compagnie à compagnie sans donner lieu à reconnaissance contradictoire.

La conséquence toute naturelle ou plutôt forcée de cette règle est la suivante :

ART. 3. — « Les indemnités de toute nature sont réparties au prorata kilométrique entre les compagnies qui ont concouru ou qui, d'après les écritures, devaient concourir au transport, déduction faite, s'il y a lieu, des sommes incombant à des tiers ou à des compagnies non adhérentes au présent règlement. »

La règle est donc bien simple, les indemnités de toute nature sont réparties entre les compagnies au prorata kilométrique.

Supposons, pour prendre un exemple déjà connu, un transport de Toul à Rochefort. Nous savons déjà que la Compagnie de l'Est transportera les marchandises pen-

dant 278 kilomètres, le P.-L.-M. pendant 50, l'Orléans pendant 177 et l'État pendant 236. Supposons une avarie de la marchandise constatée à l'arrivée. Un procès s'étant engagé, les transporteurs sont condamnés à payer au destinataire 550 francs plus les frais s'élevant à 50 francs. Une règle de trois très simple nous indiquera dans quelle proportion chaque voiturier doit contribuer à la réparation du préjudice. Le trajet total étant de 741 kilomètres, la Compagnie de l'Est paiera :

$$\text{Est. } \frac{600 \times 278}{741} = 225 \text{ fr. } 10.$$

$$\text{P.-L.-M. } \frac{600 \times 50}{741} = 40 \text{ fr. } 04.$$

$$\text{Orléans. } \frac{600 \times 177}{741} = 143 \text{ fr. } 32.$$

$$\text{État } \frac{600 \times 236}{741} = 191 \text{ fr. } 54.$$

La règle est donc excessivement simple, on peut même se demander si elle ne l'est pas trop et si certaines compagnies n'ont pas trop sacrifié à la simplicité ; si leur intérêt bien entendu n'eût pas exigé que l'ancien principe des règles à suivre fût maintenu.

Deux règles constituent les bases de la nouvelle convention :

1° L'abstraction complète de la faute ;

2° La répartition de l'indemnité au prorata kilométrique.

Ces 2 règles étaient-elles parfaites ou même simplement équitables.

Or, tout d'abord, le principe de la répartition au prorata kilométrique nous semble défectueux.

Les prix de transport, en effet, nous avons eu l'occasion de le dire bien des fois dans le cours de notre travail, doivent être en rapport avec les indemnités éventuelles à payer. Il semble, par conséquent, que les chemins de fer de l'État, par exemple, qui ont des tarifs beaucoup plus réduits que les autres compagnies soient lésés en partie par cette règle qui fixe la contribution d'après la distance parcourue sur chaque réseau ; ou s'ils ne sont pas lésés, on peut dire du moins qu'ils n'en profitent pas au même degré que les autres compagnies et en particulier celle de l'Est qui, elle, a des tarifs très élevés. Nous avons vu précédemment que cette règle du prorata kilométrique était déjà celle des conventions de 1883. Mais ici la règle ne s'appliquait qu'au cas assez peu fréquent d'ailleurs où la responsabilité d'une compagnie particulière ne pouvait être déterminée. Nous verrons dans la suite que les conventions entre compagnies à l'étranger ainsi que la convention de Berne ont été mieux inspirées en maintenant la responsabilité dans les mêmes conditions que les règles à suivre, en ajoutant toutefois cet amendement d'une grande importance, que dans les cas où la faute d'une des compagnies ne pourrait être déterminée, la contribution se ferait non au prorata kilométrique mais proportionnellement au prix de transport.

En deuxième lieu, dans la nouvelle convention on faisait

abstraction complète de la faute ; on aurait dû alors se demander si les compagnies sont également vigilantes pour le transport des marchandises qui leur sont confiées. N'y a-t-il pas des compagnies qui sous prétexte d'économie suppriment des employés qui pourtant seraient nécessaires ou les remplacent par des employés moins expérimentés ou de moins bonne volonté ? De ce chef ne résulte-t-il pas des retards, des pertes ou des avaries. Enfin les compagnies ont-elles toutes un matériel également en bon état ou certaines n'ont-elles pas un matériel beaucoup plus défectueux. Une statistique va nous montrer que ces suppositions ne sont nullement imaginaires.

Proportion par million de recettes sur marchandises G. V. et P. V. et par 1.000 kilomètres parcourus par les trains, des indemnités pour pertes et avaries réglées en 1896 et 1897, par les 7 grands réseaux français.

(Les chiffres en caractères ordinaires concernent l'exercice 1896 ; ceux en caractères gras ont trait à l'exercice 1897.)

DÉSIGNATION DES COMPAGNIES	COMPARAISON DES INDEMNITÉS AVEC LES RECETTES			COMPARAISON DES INDEMNITÉS AVEC LES KIL. PARCOURUS		
	Montant des indemnités	Recettes sur marchandises	Proportion par million de recettes	Montant des indemnités	Nombre de kilomètres parcourus par les trains	Proportion par 1.000 kilomètres parcourus
Chemins de fer de l'Etat.....	344.533 357.555	28.343.538 28.599.300	12.060 12.500	344.533 357.555	44.926.596 15.118.955	22.90 23.60
Cie de l'Est.....	568.070 582.947	107.675.313 113.500.750	5.270 5.140	568.070 582.947	42.089.537 42.080.020	43.50 13.60
— Lyon.....	2.103.424 2.202.025	266.266.785 278.369.000	7.910 7.910	2.103.424 2.202.025	70.240.129 72.636.608	30 31.70
— Midi.....	1.220.590 1.207.796	67.745.683 72.228.850	18.020 16.720	1.220.590 1.207.796	20.810.813 21.365.493	58.10 56.50
— Nord.....	971.380 934.539	139.127.238 142.861.150	6.980 6.540	971.380 934.539	53.060.747 54.624.026	18.30 17.10
— Orléans.....	1.419.719 1.060.970	132.530.605 132.317.100	8.450 7.790	1.419.719 1.060.970	44.635.788 42.975.011	26.90 24.70
— Ouest.....	1.462.647 1.110.890	90.240.490 91.979.450	12.880 12.070	1.462.647 1.110.890	45.010.093 44.975.323	25.80 24.70
TOTAUX ET MOYENNES.....	7.489.063 7.456.722	831.899.352 863.855.600	9.000 8.630	7.489.063 7.456.722	287.774.703 294.552.436	26 25.30

Ces statistiques nous montrent en effet que les indemnités payées par chaque compagnie sont très différentes. Or, les indemnités étant forcément proportionnelles aux fautes commises, ne peut-on pas dire que la Compagnie du Midi, par exemple, qui, pour 1000 kilomètres parcourus, paie 56 fr. 50 d'indemnités, commet presque 5 fois plus de fautes que la Compagnie de l'Est qui ne paie que 13 fr. 60, deux fois et demie plus que l'Etat et deux fois plus que l'Orléans.

Ne peut-on pas présumer aussi sans grand risque d'erreur que dans les transports communs, les fautes seront imputables dans la même proportion à la Compagnie du Midi. Il en résultera que les autres compagnies paieront en somme des indemnités beaucoup plus fortes qu'elles ne l'auraient fait, si les conventions de 1886 n'existaient pas, ou si le principe des règles à suivre avait été maintenu.

Il est certain que la Compagnie de l'Est ne souffrira pas beaucoup du fait de la Compagnie du Midi, mais il n'en sera évidemment pas de même des Compagnies d'Orléans, de l'Etat et du P.-L.-M., qui ont des rapports excessivement fréquents avec cette Compagnie. En réfléchissant même, on pourrait dire que l'Etat, l'Orléans et le P.-L.-M. contribuant souvent avec le Midi à payer des indemnités qui auraient dû être payées par cette dernière compagnie seule, la statistique que nous venons de donner se trouve fausse, la proportion du Midi devant être supérieure à 56 fr. 50 et celle des autres Com-

pagnies, surtout de l'État et de l'Orléans, devant être inférieure. C'est là un point sur lequel les signataires de la Convention ne se sont peut-être pas assez appesantis; nous dirons dans un instant quel remède selon nous il y aurait lieu d'y apporter.

Du reste, les compagnies se sont déjà depuis longtemps aperçu de l'iniquité de cette règle de la contribution avec abstraction de la faute et certaines s'en sont trouvées choquées. A la fin de l'année dernière, en effet, la gare de Bordeaux-Bastide a été pendant 3 mois à ce point encombrée, que faute de personnel et aussi de matériel, toutes les expéditions qui ont été faites à cette gare ou qui devaient transiter par ce point subissaient des retards considérables et, comme conséquence, la plupart arrivaient avariées à destination. De là des réclamations de tous les destinataires aboutissant à l'obtention d'indemnités plus ou moins considérables. On évalue à plus de 100.000 francs les indemnités payées à cette occasion. Naturellement les autres Compagnies, l'État et le Midi surtout, qui participaient à la plupart de ces expéditions litigieuses ont contribué, dans une proportion considérable, au paiement de cette somme. Même, résultat bizarre, par suite de la contribution au prorata kilométrique, les chemins de fer de l'État sur la ligne desquels s'effectuait ou devait s'effectuer la plus grande partie du transport, se sont trouvés forcés de supporter la majeure partie de ces indemnités, imputables naturellement à la seule Compagnie d'Orléans.

Choqués, les chemins de fer de l'État ont voulu écarter cette conséquence fâcheuse en plaidant devant les tribunaux que les conventions de 1886 ne pouvaient comprendre une faute lourde aussi caractérisée que celle d'un encombrement d'une gare pendant 3 mois par pénurie de personnel et de matériel ; que c'était là une faute presque intentionnelle ; que les conventions prévoyaient bien la faute des employés inférieurs, mais non celle des employés supérieurs. Or, c'était bien là une faute du personnel supérieur puisqu'il aurait suffi au directeur d'augmenter dans de fortes proportions le nombre des employés pour que l'encombrement disparût aussitôt. Le tribunal de Parthenay appelé à interpréter le premier l'article 3, admit les prétentions des chemins de fer de l'État et condamna la Compagnie d'Orléans à payer seule l'indemnité. Il est vrai que sur appel, la Cour de Poitiers, le 5 novembre 1900, débouta les chemins de fer de l'État.

Il n'en est pas moins vrai que ce procès a clairement mis au jour les conséquences choquantes du principe des conventions de 1886, et certaines des compagnies contractantes ont, paraît-il, l'intention de dénoncer les conventions. Il faut espérer qu'avant de les dénoncer, elles auront mûrement préparé un contre-projet qui tout en faisant disparaître les inconvénients du système existant, en garderait les avantages. Il est évident que la suppression pure et simple de tout traité entre compagnies serait des plus nuisibles non seulement aux compa-

gnies, mais encore au public. Nous avons étudié précédemment les immenses avantages et l'économie réelle que les compagnies tiraient des conventions de 1886 et principalement des règles à suivre. Nous avons vu aussi que le public en retirait non seulement l'abrogation de la plupart des formalités vexatoires du Code de procédure, mais encore une accélération de vitesse dans le transport qui n'était certes pas à dédaigner.

Le retour pur et simple aux règles à suivre de 1883 serait certainement nuisible au public ; pour les administrations de chemins de fer, le système de 1883 serait certainement le plus équitable mais non le plus économique. Il y aurait pourtant un moyen, ce semble, tout en conservant l'économie réalisée et en sauvegardant l'intérêt du public d'obtenir un système de contribution plus équitable que celui de 1886. Voici à mon avis comment on pourrait procéder. Comme dans les conventions de 1886, on ferait abstraction de la faute dans chaque cas particulier ; cet élément entrerait pourtant pour une large part dans la contribution. D'un autre côté, comme les prix de transport doivent être établis en proportion des indemnités éventuelles à payer, et que comme nous l'avons vu, les tarifs sont bien différents suivant les compagnies, il y aurait lieu de fixer la contribution non au prorata kilométrique mais suivant les prix de transport. Nous allons voir par un exemple combien différente sera la contribution de chaque compagnie.

Supposons pour prendre un exemple connu un transport de St-Claude à Vendôme et une indemnité de 1000 fr. accordée au destinataire.

NOM des Compagnies	TRAJET	DISTANCE	PRIX de transport
P.-L.-M.	St-Claude à Sainraize	312 kilom.	145 fr. 60
Orléans.	Sainraize à Blois. .	172 »	108 » 80
État . .	Blois à Vendôme. .	35 »	15 » 60
		519 »	270 » »

au prorata kilométrique paieront :

$$\text{Le P.-L.-M.} \quad . \quad . \quad \frac{1.000 \times 312}{519} = 601 \text{ fr. } 156.$$

$$\text{L'Orléans.} \quad . \quad . \quad . \quad \frac{1.000 \times 172}{519} = 331 \text{ » } 416.$$

$$\text{L'État.} \quad . \quad . \quad . \quad . \quad \frac{1.000 \times 35}{519} = 67 \text{ » } 428.$$

Proportionnellement au droit de transport, paieront au contraire :

$$\text{Le P.-L.-M.} \quad . \quad . \quad \frac{1.000 \times 145 \text{ fr. } 60}{270} = 539 \text{ fr. } 2593.$$

$$\text{L'Orléans.} \quad . \quad . \quad . \quad \frac{1.000 \times 108 \text{ fr. } 80}{270} = 402 \text{ » } 9629.$$

$$\text{L'État.} \quad . \quad . \quad . \quad . \quad \frac{1.000 \times 15 \text{ fr. } 60}{270} = 57 \text{ » } 78.$$

Le P.-L.-M. et l'État, dans cette nouvelle combinaison, paieront donc beaucoup moins et l'Orléans beaucoup plus.

Il est vrai qu'on peut nous objecter qu'il arrivera souvent qu'une marchandise sera taxée au tarif réduit sur une ou plusieurs compagnies et sur les autres, au tarif

général et qu'il en résultera une énorme différence au point de vue de la contribution. A cela on peut répondre qu'il arrive rarement qu'un expéditeur demande un tarif réduit sur un réseau et le tarif général sur un autre. Il se borne le plus ordinairement à demander sur le parcours total soit le tarif général, soit les tarifs réduits. Généralement donc, si dans un transport se trouve cette différence de tarification, c'est que l'une des compagnies applique pour la marchandise expédiée un tarif réduit que l'autre n'a pas inauguré. Ce cas est d'ailleurs relativement rare, mais la conséquence en sera que chaque compagnie aura intérêt à avoir le plus de tarifs réduits possible, et les plus réduits possibles, la contribution devant être diminuée d'autant ; quant au public, il n'en souffrira pas, bien au contraire.

Voilà donc le premier élément qui devrait entrer en ligne de compte pour la fixation de la contribution. Mais cet élément à lui seul conduirait à un système presque aussi inique que celui admis en 1886, aussi proposerions-nous de le corriger par un second qui tiendrait compte de l'élément faute.

Nous venons de dire que pour chaque expédition nous serions d'avis de ne pas prendre de réserves. Les fautes dans tel ou tel cas ne seraient pas constatées et chaque compagnie contribuerait à l'indemnité proportionnellement au prix de transport. Les avantages réalisés par les conventions de 1886 se retrouveraient donc dans le nouveau système, il s'agirait de trouver maintenant un moyen

qui puisse faire supporter à la compagnie fautive les conséquences de cette faute.

Voici à mon avis de quelle façon simple on pourrait arriver à ce résultat.

On partirait de cette idée qui n'est évidemment pas contestable que les indemnités payées par chaque compagnie sont proportionnelles aux fautes qu'elle commet et que cette compagnie ne prend pas plus de précautions pour des expéditions faites dans un transport commun que pour celles faites en trafic intérieur.

Chaque compagnie ferait donc le compte de toutes les indemnités qu'elle a payées pendant l'année et concernant les expéditions faites en trafic intérieur. Elle établirait une proportion de ces indemnités :

1° par 1000 francs de recettes ;

2° par 1000 kilomètres, et il faut remarquer qu'on ne considérerait pas les kilomètres de ligne exploités, mais les kilomètres réellement parcourus par les trains. Ainsi supposons une ligne d'une longueur de 100 kilomètres. Si 10 trains la parcourent chaque jour, on comptera 1000 kilomètres ; s'il y en a 5 seulement, on comptera 500 kilomètres.

Mais cela ne suffirait pas, il faudrait encore que chaque compagnie note soigneusement toutes les indemnités qu'elle a payées dans un transport où plusieurs compagnies étaient intéressées et qu'elle établisse un compte spécial pour chacune. Ainsi supposons un transport où le P.-L.-M., le Midi et l'Etat sont intéressés et une indem-

nité de 1000 francs payée. Si l'Etat contribue pour 500 fr., le P.-L.-M. pour 300 et le Midi pour 200, chacune de ces trois compagnies portera au débit des deux autres la moitié de la somme qu'elle a déboursée. En l'espèce, l'Etat portera au débit de chacune des Compagnies du P.-L.-M. et du Midi, 250 francs. — Le P.-L.-M., 150 fr. au débit de l'Etat et du Midi, enfin le Midi, 100 francs au débit de chacune des deux autres.

Si le transport n'intéressait que deux réseaux, chacun des deux porterait au débit de l'autre la somme totale qu'il a payée.

Un compte spécial serait donc affecté à chaque compagnie et chacune inscrirait au débit des autres pour chaque transport soit la somme totale payée, si deux compagnies seulement sont intéressées, soit la $1/2$, le $1/3$, ou le $1/4$ de cette somme si 3, 4 ou 5 compagnies ont participé au transport ; — à la fin de l'année, chaque compagnie ferait le total des sommes portées au débit de chacune des autres.

Supposons que vis-à-vis de l'Etat, le débit du Midi soit en 1897 de 1 million et que vis-à-vis de la Compagnie du Midi le solde débiteur des chemins de fer de l'Etat soit de 800.000 francs. Nous prenons des chiffres imaginaires, n'ayant pu nous procurer des chiffres exacts. L'Etat à mon avis serait en droit de dire au Midi : j'ai payé en 1897 1 million et vous n'en avez payé que 800.000. — D'un autre côté, il ressort des statistiques de cette année que pour 1000 kilomètres parcourus par vos trains,

vous payez 56 fr. 50 d'indemnités, alors que je n'en paie que 23 fr. 60. — Les indemnités calculées sur une longue période étant forcément proportionnelles aux fautes, il semble que nous pouvons logiquement présumer que nous avons commis une faute chaque fois que nous avons payé un franc d'indemnité. Par conséquent ayant payé ensemble 80 fr. 10, nous avons commis 80 fautes 10. Mais sur ce total vous en avez commis 56.50 alors que 23.60 me sont imputables.

Il est vrai que vous pourrez m'objecter avec raison que si vous payez 56 fr. 50, c'est que vous avez un trafic beaucoup plus considérable que moi et que, par conséquent, proportionnellement au nombre de marchandises transportées, vous ne commettez pas plus de fautes que moi.

Aussi pour tenir compte de l'élément trafic, allons-nous prendre une moyenne arithmétique entre le chiffre d'indemnités que vous payez :

1° par 1.000 francs de recettes (trafic) ;

2° par 1.000 kilomètres.

Or la statistique de 1897 prouve que :

Par 1.000 francs de recettes, vous payez 16 fr. 72 d'indemnités.

Par 1.000 kilomètres, vous payez 56 fr. 50.

La moyenne arithmétique est donc de :

$$16,72 + 56,50 = 73,22 : 2 = 36 \text{ fr. } 61.$$

La même statistique prouve que :

Par 1.000 francs de recettes, je paie 12 fr. 06.

Par 1.000 kilomètres, je paie 23 fr. 60.

La moyenne arithmétique est donc pour moi de :

$$12,06 + 23,60 = 35,66 : 2 = 17 \text{ fr. } 83.$$

Je suis, par conséquent, autorisé à dire maintenant d'une façon à peu près certaine que sur le total des fautes (54,44) que nous commettons toutes deux, 36,61 vous sont imputables. Il est bien évident, en effet, que vous n'apportez pas plus de soins dans les transports où nous sommes tous deux intéressées que vous n'en apportez pour les transports effectués sur votre réseau seulement. Sur les 1.800.000 francs que nous avons donc payé ensemble, vous devez supporter la proportion de :

$$\frac{36.61}{54.44} \text{ ou } \frac{1.800.000 \times 36.61}{54.44} = 1.210.470 \text{ fr. } 34$$

et moi seulement

$$\frac{17.83}{54.44} \text{ ou } \frac{1.800.000 \times 17.83}{54.44} = 589.529 \text{ fr. } 66$$

Vous me devez donc la différence entre ce que j'ai payé (1.000.000 de francs) et ce que j'aurais dû payer (589.529 fr. 66) soit :

$$1.000.000 - 589.529 \text{ fr. } 66 = 410.470 \text{ fr. } 34.$$

Toutes les compagnies se tiendraient réciproquement le même raisonnement et l'on aurait bien des chances, ce semble, de cette façon d'arriver à un règlement sinon parfait, du moins beaucoup plus équitable que celui actuellement en vigueur.

On peut se demander pourquoi nous avons fait intervenir, pour établir notre proportion, à la fois les kilomètres parcourus et le chiffre des indemnités.

Il semble en effet que la proportion par 1000 kilomètres ne fait que compliquer inutilement le problème, car les indemnités étant proportionnelles aux recettes sont par cela même proportionnelles aux kilomètres parcourus, les prix de transport étant évidemment basés sur la distance.

Les 2 éléments précités cependant nous ont paru nécessaires, car les tarifs, comme nous l'avons dit, étant très différents suivant les compagnies, l'absence du premier élément aurait amené à ce résultat que la proportion des indemnités payées par 1000 francs de recettes aurait été très élevée pour la compagnie qui a les tarifs les plus faibles et peu élevée au contraire pour celle qui a les tarifs les plus forts. La règle que nous avons posée que les indemnités sont proportionnelles aux fautes aurait été alors erronée.

Les compagnies qui paient le plus d'indemnités et par conséquent qui commettent le plus de fautes ne se résigneraient à accepter ce mode nouveau de règlement que si elles y étaient contraintes, mais il est hors de doute qu'elles s'y résigneraient. En premier lieu, parce que l'absence complète de conventions à ce sujet entraînerait pour elles les conséquences les plus onéreuses et en second lieu qu'agissant seules et commettant beaucoup plus de fautes que leurs voisines, ces fautes seraient constatées par des réserves aux points de transit et somme toute elles paieraient des indemnités aussi fortes que si elles avaient bien voulu participer au nouveau règlement.

La seule grosse objection qu'elles pourraient faire serait que le nouveau système leur a enlevé l'avantage résultant des conventions de 1886 de faire supporter par leurs voisins une bonne partie des indemnités qu'elles devront maintenant supporter seules.

Au surplus, le nouveau système aurait sur l'ancien le grand avantage de stimuler les compagnies à payer le moins possible d'indemnités et par conséquent à commettre le moins de fautes possible. Ce serait là pour ainsi dire une prime accordée aux compagnies qui donneraient le plus de soins aux marchandises qui leur sont confiées. Cette prime par bien des points présenterait des analogies avec l'institution des corporations patronales allemandes contre les accidents qui, chaque année, augmentent la prime du patron dans l'usine duquel se produisent de nombreux accidents ou qui dégrèvent au contraire ceux qui ont eu soin de se munir de tous les appareils destinés à prémunir l'ouvrier des blessures ou de la mort.

Nous dirons enfin en terminant l'étude des conventions de 1886 et avant de passer à celle de quelques conventions étrangères que le public retirerait de notre système le maximum d'avantages.

CHAPITRE III

CONVENTIONS ENTRE COMPAGNIES A L'ÉTRANGER.

GÉNÉRALITÉS.

Nous avons vu les conventions entre les compagnies françaises, aussi nous semble-t-il intéressant de les comparer avec certaines conventions étrangères.

Dans tous les pays européens aussi bien qu'en France les administrations de chemins de fer ont senti le besoin de fixer à l'avance les conditions réciproques de leur responsabilité au cas de transports communs.

En Allemagne, en Italie, en Russie, en Espagne, partout nous trouvons des conventions y relatives.

Il sortirait du cadre de notre étude de les analyser toutes. Ce travail serait d'ailleurs très peu intéressant, car toutes contiennent sensiblement les mêmes dispositions que l'une d'entre elles : la convention de l'Union des administrations de chemins de fer allemands.

En analysant les principales prescriptions de cette dernière nous analyserons par cela même les prescriptions saillantes des premières. L'une d'entre elles cependant, la convention russe, a des dispositions très différentes et qui se rapprochent au contraire sensible-

ment de celles édictées par les règles à suivre de 1883 ; nous en dirons quelques mots avant de passer aux conventions internationales.

SECTION I. — Convention de l'Union des administrations de chemins de fer allemands.

Cette convention applicable depuis le 1^{er} janvier 1897, a été conclue entre toutes les grandes administrations de chemins de fer du Royaume allemand. Cette convention des plus importantes, puisqu'elle touche à presque toutes les questions concernant le transport direct, a consacré 4 articles à la question dont nous nous occupons ; ce sont ces 4 articles que nous retiendrons.

4 points principaux concernant la contribution des chemins de fer à l'indemnité sont traités dans ces 4 articles. Nous diviserons le sujet de la manière suivante :

- 1^o Mode de règlement des demandes d'indemnités ;
- 2^o Fixation de la responsabilité ;
- 3^o Recours amiable des compagnies entre elles ;
- 4^o Arbitrage.

§ 1. — Mode de règlement des demandes d'indemnités.

Les administrations de chemins de fer allemands n'ont pas voulu que les réclamations formulées entre elles s'éternisent. C'est pourquoi, dans l'intérêt du commerce qui demande une solution rapide des difficultés et aussi

dans leur intérêt (car elles éviteront ainsi des frais judiciaires quelquefois considérables en traitant à l'amiable avant toute assignation une réclamation fondée), se sont-elles engagées à ne pas faire dépendre le règlement des réclamations reconnues légitimes de la manière dont le dommage doit être supporté ou partagé entre elles. Aussi ont-elles décidé comme conséquence dans l'article 24 § 2, que les demandes d'indemnités seront exclusivement traitées avec les réclamants par l'administration expéditrice ou destinataire suivant que la réclamation a été présentée à celle-ci ou à celle-là. L'administration en cause, après avoir mûrement examiné la demande, accorde ou propose l'indemnité qui lui semble convenable et cela de sa propre autorité, sans que soit nécessaire l'avis ou le consentement des autres administrations intéressées. Nous avons vu que d'après les règles à suivre et d'après les conventions de 1886, les compagnies françaises ne pouvaient pas transiger sans autorisation préalable au-dessus de 300 francs. Il ne faut pas croire cependant que la faculté ainsi accordée par l'Union allemande soit illimitée. Ici aussi existe une limite, mais bien supérieure à celle fixée en France, puisque la compagnie en cause peut agir de sa propre autorité jusqu'à 1.000 marks (1225 fr.); au-dessus de cette somme, les autres compagnies intéressées doivent donner leur consentement pour la transaction.

Dans tous les cas, si l'une des administrations (expéditrice ou destinataire) a pris une décision sur la récla-

mation inférieure à 1.000 marks, cette décision est définitive pour toutes les administrations intéressées.

Nous venons de voir que la compagnie en cause n'avertit généralement pas les autres compagnies de la réclamation qui lui est soumise. Il pourrait en résulter qu'un expéditeur ou destinataire s'adresse à deux compagnies à la fois pour réclamer la réparation du préjudice et que ces deux compagnies paient à la fois l'indemnité. Aussi la convention a-t-elle pris des précautions pour éviter semblable résultat et a-t-elle prescrit qu'il y aurait toujours lieu d'exiger la lettre de voiture originale qui a accompagné la marchandise, et notamment, de n'effectuer des paiements que sur présentation de cette lettre de voiture. De plus, avant la restitution de celle-ci, cette pièce sera, soit par l'apposition d'un timbre indiquant le numéro du dossier, soit d'une autre manière répondant au but, pourvue d'une annotation bien visible et faisant ressortir le règlement opéré. Si la perte d'une lettre de voiture était suffisamment établie, il pourrait être fait abstraction de la production de cette pièce, mais dans ce cas, l'autre administration, également compétente pour trancher le litige, devrait en être informée immédiatement avant le règlement.

§ 2. — Fixation de la responsabilité et de la contribution.

Nous avons vu que les règles à suivre de 1883 avaient maintenu la notion de faute dans tous les cas et, qu'au contraire le règlement de 1886 en avait fait complète-

ment abstraction La convention de l'union des chemins de fer allemands a adopté un système mixte ; dans certains cas la base de la répartition de l'indemnité repose sur la faute de chacune des compagnies, dans d'autres cas au contraire, la faute n'intervient nullement. Pour arriver à ce résultat, la convention allemande a divisé les indemnités en quatre catégories : celles inférieures à 10 marks (12 fr. 50), celles supérieures à 10 marks et inférieures à 200 (250 fr.), celles supérieures à 200 marks jusqu'à 1000 marks, enfin celles supérieures à 1000 marks.

Pour les deux premières catégories, la notion de faute est complètement éliminée, elle en forme au contraire la base pour la troisième catégorie.

On ne comprend guère la raison de cette distinction. Pourquoi, si la faute est constatée, ne pas en faire retomber les conséquences sur l'administration fautive aussi bien dans le cas où l'indemnité est égale à 10 ou 200 francs qu'au cas où elle est supérieure à 250. Le résultat de la distinction précitée sera, ce semble, que chaque compagnie donnera des ordres formels à ses agents pour que toutes les expéditions dans lesquelles le préjudice causé pourrait être supérieur à 250 francs soient transportées avec toute la célérité et le soin possible. Il vaut mieux, diront-elles à leurs agents, laisser s'avarier ou arriver en retard 100 marchandises de peu de valeur qu'une seule pour laquelle une déclaration de valeur supérieure à 250 francs a été faite.

Quoi qu'il en soit, voici dans quelles conditions a été fixée la contribution :

L'indemnité payée est-elle inférieure à 10 marks (12 fr. 50), l'administration chargée du règlement en supporte exclusivement la charge.

C'est surtout cette disposition qui nous semble des plus défectueuses. Elle l'est d'autant plus que, comme nous l'avons vu, en l'absence de stipulations faites par l'expéditeur, toutes les législations allemandes ont fixé une indemnité invariable qui est par exemple pour le retard du quart, de la moitié ou de la totalité des frais de transport. Comme, d'autre part, les administrations expéditrice ou destinataire seront seules actionnées, les administrations intermédiaires n'auront aucun intérêt à ce que la marchandise arrive dans les délais, et laisseront se produire des retards, étant certaines à l'avance qu'elles ne supporteront pas les conséquences de leur faute.

Il est vrai que toutes les administrations sont tour à tour expéditrices et destinataires et que la réciprocité est la base même de ces conventions, mais il n'en est pas moins vrai que, pour une expédition déterminée, en l'absence d'intérêt, il est à craindre qu'elles ne se laissent aller à ne pas faire tout leur devoir.

En second lieu, les indemnités supérieures à 10 marks jusqu'à 200 marks doivent être supportées par les administrations intéressées au transport depuis la gare expéditrice jusqu'à celle de destination mentionnée sur la lettre de voiture ou le bulletin de bagages, et ce, au prorata des distances kilométriques.

Ici aussi, comme nous le voyons, la convention allemande fait abstraction complète de la faute. Toutefois une exception est prévue par l'article 10 de cette convention au cas de manquants. Cet article s'exprime en effet de la façon suivante : « Les administrations s'engagent à certifier par l'apposition du timbre de pesage sur la lettre de voiture que le pesage des marchandises à transporter aux prix des expéditions partielles a été opéré à la gare de départ. Si celle-ci omet cette apposition, l'administration expéditrice sera responsable du manquant de poids constaté sur un chemin de fer subséquent et pour lequel il y aura lieu d'accorder une indemnité à l'expéditeur ou au destinataire. Dans ce cas, les dispositions contenues dans l'article 23, chiffre 2, premier alinéa de la présente convention ne sont applicables que si l'administration expéditrice fournit la preuve que le déchet de poids est attribuable à une avarie survenue ultérieurement, à une perte ou à un vol. »

Enfin la partie qui excède le montant de 200 marks jusqu'à 1000 marks doit être supportée exclusivement par la ou les administrations en défaut.

Il résulte donc de cette troisième disposition que pour les répartitions des indemnités comprises entre 250 fr. et 1250 francs, la notion de faute intervient seule, comme dans les règles à suivre.

Comment donc sont constatées les fautes ? « Lorsqu'il a été constaté qu'une perte, une avarie ou un retard s'est produit sur le territoire d'une administration déterminée, celle-ci est réputée en faute. »

En conséquence si, lors du passage des marchandises et des bagages des lignes d'une administration sur celles d'une autre, il y a eu remise spéciale, les administrations qui ont concouru au transport jusqu'au point d'échange ne sont responsables que des pertes et avaries constatées lors de la remise spéciale, tandis que les autres administrations intervenant ultérieurement dans le transport demeurent garantes des pertes et avaries constatées par la suite, sans préjudice de la disposition de l'article 10.

Au cas de retard, si le retard dans la livraison est imputable à plusieurs administrations, celles-ci supportent l'indemnité en proportion du temps excédant, sur leurs lignes, les délais fixés pour les parcours en question.

Pour savoir à quelle administration le retard est imputable, les feuilles de route, et aussi, sur demande, les lettres de voiture seront munies du timbre des bureaux d'échange, lequel indiquera la date et l'heure du passage de la marchandise afin de déterminer plus facilement à qui incombe la non-observation des délais de livraison.

Le 3^e cas relatif à la contribution à l'indemnité appelle quelques réflexions.

On se demande d'abord pourquoi, lorsque les indemnités sont comprises entre 250 francs et 1250 francs on ne fait pas supporter à l'administration fautive le total de l'indemnité au lieu de répartir les 250 premiers francs au prorata kilométrique entre toutes les compagnies participantes ; et l'étonnement augmente encore, lorsqu'on

constate que la règle ci-dessus ne s'applique que pour les indemnités inférieures à 1250 francs ; car, nous venons de le voir, ce chiffre est fixé comme un maximum. Il en résulte donc que, pour une indemnité de 1500 marks par exemple, les 200 premiers marks seront répartis au prorata kilométrique, les 800 marks suivants seront supportés exclusivement par la ou les administrations fautives et enfin les 500 derniers encore au prorata kilométrique.

On peut ajouter d'ailleurs que la règle, d'après laquelle la faute sera supportée par l'administration à qui elle est imputable, s'appliquera en somme à des cas assez rares ; au cas d'avarie et de perte en effet, la faute de l'une des administrations sera constatée seulement lorsqu'il y aura eu remise spéciale ; or, pour toutes les expéditions par wagons complets, cette remise spéciale n'aura pas lieu, et c'est surtout pour ces expéditions que des indemnités supérieures à 250 francs seront demandées.

En outre, pour le cas de retard, les feuilles de route ne seront munies du timbre des bureaux d'échange que lorsque cette formalité est compatible avec le service d'expédition et des trains.

Il en résultera donc que la faute étant assez rarement prouvée, la règle le plus souvent applicable sera celle de la contribution au prorata kilométrique.

Il est à remarquer que, comme dans les règles à suivre et dans les conventions de 1886, la base de la contribution est le prorata kilométrique et non le prix de trans-

port, mais la Russie, l'Italie et l'Espagne ainsi que la convention de Berne n'ont pas suivi l'Union allemande dans cette voie.

Il est utile d'ajouter que les intérêts payés pour le montant de l'indemnité, les frais d'expertise ainsi que les frais de justice et d'avocat sont supportés dans la même proportion que l'indemnité elle-même.

§ 3. — Recours amiable des compagnies.

Les formalités pour le règlement des demandes d'indemnités entre les administrations intéressées sont prévues par l'article 25 de la Convention de l'Union des chemins de fer allemands et sont différentes suivant le taux de l'indemnité à accorder.

a) Indemnités inférieures à 10 marks.

L'administration en cause règle avec l'ayant droit, et comme elle conserve à sa charge et dans tous les cas la totalité de la somme payée, elle ne prend même pas la peine d'en prévenir les autres administrations.

b) Demandes d'indemnités dont le montant total est supérieur à 10 marks, jusques et y compris 200 marks.

Après avoir désintéressé le réclamant, l'administration opérant le règlement répartit l'indemnité accordée entre les administrations responsables et informe celles-ci de ce qui a été fait.

c) Demandes d'indemnités dont le montant total est supérieur à 200 marks, jusques et y compris 1000 marks.

Si, suivant l'appréciation de l'administration opérant le règlement, une faute d'une ou de plusieurs administrations n'est pas constatée, cette administration procède, après avoir désintéressé le réclamant, à la répartition de l'indemnité allouée entre les administrations responsables, et transmet les pièces de l'enquête aux administrations intéressées. Les administrations n'ont pas d'adhésion à donner, mais simplement à faire circuler le dossier.

Par contre, si, suivant l'appréciation de l'administration opérant le règlement, la faute d'une administration est établie ou si une des administrations intéressées prétend que cette faute existe, l'administration chargée du règlement transmet le dossier, après avoir désintéressé le réclamant, à l'administration supposée fautive, afin que celle-ci se prononce sur l'acceptation exclusive de la responsabilité.

Cette responsabilité est-elle reconnue, point n'est besoin d'avertir les autres compagnies, l'administration qui a réglé se rembourse sur l'administration responsable.

La responsabilité exclusive, au contraire, n'est-elle pas reconnue, l'administration que cela concerne renvoie les pièces à l'administration chargée du règlement, en expliquant l'état de la cause et en motivant son refus ; cette dernière administration soumet à son tour par lettre circulaire toutes les pièces aux autres administrations intéressées. Ces dernières doivent donner leur avis motivé dans les 30 jours.

Si une entente n'intervient pas de cette façon, il y a lieu de provoquer une décision arbitrale.

d) Demandes d'indemnités dont le montant total est supérieur à 1.000 marks.

Avant le paiement au réclamant, une entente entre les administrations intéressées doit intervenir au sujet de la question de savoir s'il y a lieu de payer une indemnité et quel en sera le montant. En transmettant les pièces, l'administration à laquelle incombe le règlement fait par lettre circulaire des propositions motivées, sur lesquelles les administrations doivent se prononcer dans le plus bref délai possible et, au plus tard, dans les 30 jours.

Si les opinions sont partagées et qu'une entente ne puisse être obtenue aussitôt, on provoquera un jugement arbitral.

§ 4. — Arbitrage.

Nous venons de voir que lorsqu'une des administrations participantes à un transport litigieux était supposée fautive et que cette dernière contestait la faute, après avoir demandé l'avis des autres administrations, on devait provoquer un jugement arbitral. L'arbitrage, en effet, en matière de contestations entre chemins de fer nous apparaît pour la première fois, il a le grand avantage sur les jugements rendus par les tribunaux judiciaires d'avoir une procédure beaucoup plus rapide et beaucoup moins coûteuse. On peut ajouter que les personnes appelées à rendre ces décisions sont beaucoup

plus compétentes que les juges ordinaires pour la question des chemins de fer et nous savons que pour établir une faute ou du moins une présomption de faute, bien des questions techniques se présentent. Pour prévenir les accusations de partialité, c'est en effet un reproche qu'on pourrait faire, les administrations intéressées au transport litigieux ne font jamais partie du tribunal arbitral. La sentence est rendue par une administration de chemin de fer choisie d'un commun accord par les administrations parties au litige.

Si les parties ne peuvent se mettre d'accord sur le choix de l'administration de chemin de fer, chacune d'elles nomme une administration comme arbitre, puis les deux arbitres choisissent une troisième administration comme sur-arbitre.

L'arbitrage, comme nous le disions à l'instant est une excellente institution et nous regrettons de ne la voir fonctionner qu'en Allemagne et en Russie. En France évidemment, la question dans les conventions de 1886 ne pouvait se poser puisque dans aucun cas la faute n'entre en ligne de compte.

Dans l'Union des administrations de chemins de fer allemands, l'arbitrage fonctionne obligatoirement non seulement pour les litiges concernant le transport des voyageurs, des bagages et des marchandises, mais encore pour ceux concernant l'échange du matériel roulant.

Pour tous les autres litiges, l'arbitrage n'est plus que facultatif.

Au surplus, les sentences arbitrales prononcées, les parties entendues, dans les litiges survenus entre différentes administrations relativement à leur participation au paiement d'indemnités sont définitives.

SECTION II. — Convention entre les chemins de fer russes.

Cette convention est relativement récente puisqu'elle n'est en vigueur que depuis le 1^{er} octobre 1896. Comme la convention de l'Union des administrations de chemins de fer allemands, elle contient un grand nombre de dispositions relatives à l'exploitation proprement dite en commun. Elle comprend 4 titres divisés chacun en un certain nombre de chapitres. C'est dans son titre III, chapitre XVIII, qu'elle s'occupe de la responsabilité et des recours.

Au point de vue de la responsabilité, elle a adopté à peu près les mêmes dispositions que les règles à suivre de 1883. Comme dans ces dernières, la base de la responsabilité est la faute et pour qu'une administration soit responsable, il faut que cette faute ait été constatée et qu'elle soit prouvée. Si cette preuve ne peut être faite, l'indemnité est répartie entre tous les chemins de fer co-participants. Comme dans les règles à suivre, encore, nous trouvons un grand nombre d'articles fixant exactement la responsabilité des compagnies au cas de transport des marchandises par wagons plombés ou découverts.

Cependant un certain nombre de dispositions inconnues des règles à suivre attirent l'attention dans la convention russe.

Tout d'abord, d'après la convention de 1883, l'administration actionnée défendait seule à la poursuite contre l'ayant droit ; elle se bornait simplement à aviser les autres compagnies intéressées. Ici, au contraire, et l'innovation nous semble loin d'être heureuse, l'administration actionnée doit appeler les autres en garantie. C'est ce qui résulte de l'article 145 ainsi conçu : « à l'effet de sauvegarder en commun devant la justice les intérêts des chemins de fer, il est admis comme règle que le chemin de fer auquel parvient une plainte à propos du tarif direct est tenu de requérir du tribunal la mise en cause comme tiers intéressés des autres chemins de fer participant au transport. En outre, le chemin de fer actionné est tenu, après avoir déposé devant le tribunal une requête tendant à mettre en cause les autres chemins de fer, ou après réception de la requête émanant du demandeur et relative au même objet, d'envoyer sans retard à tous les chemins de fer en cause copie de la plainte et de toutes les pièces jointes et, dans le cas où les administrations de ces chemins de fer ne se trouvent pas dans la ville où est soutenue l'instance, de les informer du jour et de l'heure de l'audience à laquelle vient l'affaire, et de leur adresser, si besoin en est, des télégrammes à condition que les frais qui en résultent soient mis à la charge des chemins de fer appelés en cause. »

Une deuxième différence qui a son importance est que dans les règles à suivre, l'indemnité, au cas où la faute d'une compagnie ne peut être prouvée, est répartie entre les chemins de fer intéressés au prorata kilométrique.

En Russie, au contraire, elle se répartit proportionnellement au prix de transport. Ce mode de répartition résulte de l'article 131 ainsi conçu : « Dans le cas où il est impossible d'établir quel est le chemin de fer auquel incombe le manquant ou la perte de la marchandise, les indemnités payées au propriétaire de la marchandise, ainsi que les frais de justice (à l'exception de ceux qui résultent de réclamations pour trop perçus), sont réparties entre tous les chemins de fer participant au transport, proportionnellement aux parts de frais de transport qu'ils perçoivent. »

Enfin, troisième différence avec les règles à suivre : comme dans l'Union allemande, les difficultés sont tranchées par une sorte de tribunal arbitral. « Les différends et malentendus, dit l'article 146, existant entre chemins de fer peuvent être tranchés par la conférence générale ou les conférences spéciales pour le règlement des réclamations conformément aux dispositions spéciales arrêtées à cet effet. »

CHAPITRE IV

CONVENTIONS INTERNATIONALES.

SECTION I. — Convention de Berne.

Le besoin d'une convention internationale, à cause des inconvénients sans nombre résultant du conflit des législations, se faisait sentir plus encore que celui de conventions intérieures spéciales à chaque pays. Aussi dès 1874, deux avocats suisses, M. de Seigneux et Christ adressèrent aux chambres fédérales une pétition dans laquelle ils faisaient remarquer les inconvénients de la situation créée par la divergence des législations sur les transports des marchandises par chemins de fer et la nécessité d'y remédier par une convention internationale. A la suite de trois conférences qui eurent lieu à Berne en 1878, 1881 et 1886, un projet définitif fut successivement signé par un grand nombre d'États.

Ce projet est devenu la convention internationale de Berne entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1893. Tous les grands États de l'Europe : la France, la Russie, l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, la Belgique, l'Italie, le Luxembourg, les Pays-Bas, la Suisse, la principauté de Monaco et le Danemark, à l'exception de l'Angleterre et

de l'Espagne, se sont engagés à en observer les dispositions.

Nous avons vu dans le cours de notre étude un grand nombre de dispositions de cette convention, aussi nous bornerons-nous dans ce chapitre à étudier seulement celles relatives aux recours entre administrations.

Dans la convention de Berne comme dans les règles à suivre, l'indemnité sera supportée par l'administration fautive.

Cette convention établit à cet effet dans son article 47 les trois principes suivants :

1° Le chemin de fer par la faute duquel le dommage a été causé en est seul responsable.

2° Lorsque le dommage a été causé par le fait de plusieurs chemins de fer, chacun d'eux répond du dommage causé par sa propre faute.

3° S'il ne peut être prouvé que le dommage a été causé par la faute d'un ou de plusieurs chemins de fer, tous les chemins de fer intéressés au transport, à l'exception de ceux qui feront la justification que le dommage n'a pas été occasionné sur leur ligne, répondent du dommage *proportionnellement au prix de transport* que chacun d'eux aurait perçu conformément au tarif, en cas d'exécution régulière du transport.

Le législateur a prévu le cas, bien rare d'ailleurs, où l'un des chemins de fer obligé à supporter totalement ou partiellement l'indemnité, serait insolvable. Aussi décide-t-il que, dans le cas d'insolvabilité de l'un des chemins

de fer, le dommage qui en résulterait pour le chemin de fer qui a payé l'indemnité, serait réparti entre tous les chemins de fer qui ont pris part au transport, proportionnellement au prix de transport revenant à chacun d'eux.

Cette disposition correspond aux exigences de l'équité ; l'insolvabilité de l'un des chemins de fer apparaît en effet comme un hasard, et il est juste que tous les transporteurs intéressés en supportent les conséquences.

La règle de l'article 47 est applicable aussi au cas de retard, la convention le dit expressément. L'indemnité sera supportée par le chemin de fer auquel le retard est imputable. Cependant et ceci est très rationnel, au cas où le retard est imputable à plusieurs chemins de fer l'indemnité ne se répartira plus proportionnellement au prix de transport, mais proportionnellement à la durée du retard.

Pour savoir s'il y a retard sur le réseau d'un chemin de fer et quel est ce retard, il faut nécessairement connaître le délai dont il jouissait. Aussi, à l'exemple de la convention française de 1883, le législateur pose des règles.

A défaut de conventions spéciales, les délais de livraison seront partagés de la manière suivante :

1° Entre deux chemins de fer voisins :

- a) Le délai d'expédition en deux parties égales ;
- b) Le délai de transport, en raison des distances d'application parcourues sur chacun des deux chemins de fer.

2° Entre trois chemins de fer ou plus :

a) Le premier et le dernier reçoivent d'abord chacun 12 heures de délai d'expédition pour la petite vitesse et 10 heures pour la grande vitesse.

b) Le reste du délai d'expédition et un tiers du délai de transport sont partagés par parties égales entre les chemins de fer intéressés.

c) Les deux autres tiers du délai de transport sont partagés en raison des distances d'exploitation parcourues sur chacun d'eux.

Les délais supplémentaires auxquels un chemin de fer aurait droit, en vertu des dispositions spéciales de son règlement d'exploitation, lui seront attribués.

L'intervalle entre le moment où la marchandise est remise au premier chemin de fer et celui auquel le délai commence à courir reste exclusivement à la disposition de ce transporteur.

Après la fixation de la responsabilité, l'article 49 de la convention fixe un principe qui a son importance : en cas de recours, il n'y aura pas de solidarité entre plusieurs chemins de fer intéressés au transport.

Nous avons déjà dit que vis-à-vis de l'ayant droit, toutes les administrations qui prennent part à un transport international sont solidairement responsables de son exécution et que par conséquent toutes peuvent être actionnées directement par l'ayant droit pour la réparation du préjudice. Mais en cas de recours, le chemin de fer qui a payé l'indemnité ne peut demander à chaque coparticipant que la part d'indemnité qui lui incombe.

Nous ne nous étendrons pas plus longtemps sur les dispositions de la convention internationale, les autres ne présentant rien d'intéressant au point de vue juridique. Nous citerons cependant l'article 54 ainsi conçu : « sont réservées les conventions particulières que les chemins de fer peuvent, soit d'avance, soit dans chaque cas spécial, contracter entre eux et concernant les recours ».

SECTION II. — Conventions internationales conclues entre différents pays et dérogeant aux dispositions édictées par la convention de Berne relativement aux recours.

Nous avons vu dans la section précédente que la Convention de Berne avait permis, dans son article 54, de déroger aux dispositions édictées par elle, concernant les recours. Un grand nombre de chemins de fer ont effectivement fait usage de la faculté qui leur était ainsi concédée, et il n'existe pas d'États ayant signé la convention de Berne dans lesquels les compagnies de chemins de fer ne se soient pas liées par des conventions avec les compagnies de quelque pays voisin.

Déjà avant la convention de Berne, existaient un certain nombre de ces conventions, qui, par l'adhésion de compagnies étrangères, étaient devenues internationales. Nous avons déjà parlé des règles à suivre de 1883, nous pouvons encore citer :

1° La convention entre l'administration des chemins

de fer de l'État belge et la direction impériale des chemins de fer d'Alsace-Lorraine, applicable depuis le 1^{er} mars 1884.

2° La convention austro-hongroise-italienne du 1^{er} juin 1890.

3° Belge-austro-hongroise du 1^{er} octobre 1883.

4° Franco-belge du 4 novembre 1876.

5° Italo-suisse du 1^{er} mars 1889.

Bien d'autres conventions ont été signées depuis la mise en exécution de la convention de Berne.

Ce sont :

1° La convention en exécution du règlement pour le transport des marchandises entre certaines gares des chemins de fer allemands, d'une part, et certaines gares des chemins de fer suisses, d'autre part, applicable à partir du 1^{er} janvier 1893.

2° La convention en exécution du règlement pour le transport des marchandises et entre certaines gares des chemins de fer austro-hongrois, d'une part, et certaines gares des chemins de fer suisses, d'autre part, applicable à partir du 1^{er} janvier 1893.

3° Le règlement français de 1886 auquel ont adhéré depuis 1897 un certain nombre de compagnies étrangères déjà citées.

4° Convention entre les administrations formant l'Union franco-allemande pour déterminer la responsabilité des chemins de fer dans leurs rapports réciproques, applicable à partir du 1^{er} janvier 1893.

5° Convention pour le service belge-suisse.

6° Convention en exécution du règlement d'exploitation pour le service allemand-russe.

7° Convention pour le transport des marchandises sur les lignes de l'Union des chemins de fer allemands-italiens ; applicable à partir du 1^{er} avril 1896.

8° Convention entre les administrations formant l'Union franco-austro-hongroise, pour déterminer la responsabilité des chemins de fer dans leurs rapports réciproques ; applicable à partir du 1^{er} septembre 1894.

9° Règlement concernant la transmission des marchandises et le partage des indemnités, applicable dans les rapports réciproques entre la Belgique, d'une part, la France, le grand-duché du Luxembourg, les Pays-Bas et la Suisse, d'autre part.

Enfin 10° convention réglant les relations des services belge-allemand-russe et franco-belge-allemand-russe, applicable depuis le 1^{er} janvier 1895.

Toutes ces conventions, sauf le règlement français de 1886 ont des dispositions qui, la plupart du temps, conservent intacts les principes de la convention de Berne. Les principales dérogations concernent la répartition du dommage et la procédure relative à cette répartition. Les dommages d'une importance matérielle peu considérable doivent être réglés, sans en rechercher longuement leur auteur, par l'administration sur le réseau de laquelle ils ont été constatés ou qui a été saisie de la réclamation ; quant aux cas importants, ils ne peuvent être générale-

ment liquidés qu'après assentiment préalable de toutes les administrations intéressées. En un mot, les principes de la convention de Berne sont conservés dans toutes ces ententes particulières, et, les clauses dérogatoires sont généralement semblables aux dispositions édictées par la convention de l'Union des chemins de fer allemands.

Une clause importante cependant, introduite dans toutes ces conventions et que nous n'avons pas trouvée dans la convention de Berne, est celle qui stipule que les divergences d'opinions surgissant entre les administrations au sujet des demandes d'indemnités et qui ne peuvent être aplanies à l'amiable, doivent être soumises à la décision des tribunaux arbitraux.

Ces tribunaux arbitraux ont une organisation variant suivant les conventions, on peut cependant les ramener à deux types principaux. — Les uns sont semblables à ceux que nous avons étudiés dans l'Union allemande ; les autres et les plus nombreux sont calqués sur ceux en vigueur dans l'Union des chemins de fer allemands-italiens. — La différence de cette dernière organisation avec la précédente est qu'il y a pour ainsi dire deux degrés de tribunaux arbitraux ; au premier degré, nous trouvons les conférences de réclamations composées de représentants de toutes les administrations, et devant lesquelles sont portés tous les litiges. Les décisions dans ces conférences sont prises à la majorité des voix et sont sans appel, lorsqu'il s'agit de supporter un découvert survenu par suite du paiement d'une indemnité pour perte totale, manquant

ou avarie, si la part afférente à une seule administration n'excède pas 500 francs.

Lorsque, au contraire, la part revenant à un chemin de fer quelconque est supérieure à 500 francs, ce dernier a le droit de demander que le cas soit liquidé par une sentence arbitrale.

L'organisation de ce dernier tribunal arbitral est alors exactement semblable à celle du tribunal de l'Union allemande.

Vu :

Le Président de la thèse,
E. THALLER.

Vu :

Le Doyen,
GLASSON.

Vu et permis d'imprimer :

Le Vice-Recteur de l'Académie de Paris,
GRÉARD.

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
INTRODUCTION.	1
CHAPITRE PRÉLIMINAIRE. — Obligation pour les compagnies de chemins de fer de se charger du transport jusqu'à destination	5
 PREMIÈRE PARTIE 	
CHAPITRE PREMIER. — Notions générales	11
SECTION I. — <i>Détermination de la responsabilité au cas de perte et d'avarie</i>	11
§ 1. — Cas dans lesquels il y a responsabilité	11
§ 2. — Cas dans lesquels il n'y a pas responsabilité	13
§ 3. — Cas dans lesquels il y a présomption de non-responsabilité en faveur du chemin de fer.	14
SECTION II. — <i>Conséquences de la responsabilité au cas de perte et d'avarie</i>	15
Dommages-intérêts.	15
SECTION III. — <i>Détermination de la responsabilité au cas de retard</i>	19
SECTION IV. — <i>Conséquences de la responsabilité au cas de retard</i>	21
Dommages-intérêts	21
CHAPITRE II. — Action en responsabilité	24
SECTION I. — <i>Qui peut exercer l'action en responsabilité</i> . .	24
SECTION II. — <i>Contre qui l'action en responsabilité peut-elle être exercée au cas de transports successifs</i>	30
§ 1. — Généralités	30
§ 2. — Obligation contractuelle	31
§ 3. — Rapports juridiques existant entre l'ayant droit et les différents chemins de fer qui prennent part au contrat de transport	33

§ 4. — Chemins de fer contre lesquels l'ayant droit peut exercer une action en responsabilité	35
SECTION III. — <i>Tribunal compétent.</i>	46
Détermination du tribunal compétent	47
SECTION IV. — <i>Extinction de l'action en responsabilité</i>	49
§ 1. — Extinction de l'action en responsabilité par paiement du prix de transport et acceptation de la marchandise.	49
§ 2. — Extinction de l'action en responsabilité par prescription	53
SECTION V. — <i>Actions en détaxe et en surtaxe.</i>	55
§ 1. — Généralités.	55
§ 2. — Actions en détaxe	55
§ 3. — Demandes en surtaxe	62

DEUXIÈME PARTIE

RECOURS DES CHEMINS DE FER ENTRE EUX.

CHAPITRE PREMIER. — Recours théorique des chemins de fer entre eux.	65
SECTION I. — <i>Droit de recours au cas de retard, de perte et d'avarie.</i>	65
§ 1. — Généralités	65
§ 2. — Conditions du recours.	66
§ 3. — Droit étranger	83
SECTION II. — <i>Recours théorique entre compagnies concernant les frais de transport</i>	86

TROISIÈME PARTIE

CONVENTIONS ENTRE ADMINISTRATIONS DE CHEMINS DE FER CONCERNANT LES RECOURS.

CHAPITRE PREMIER. — Règles à suivre	91
Généralités.	91
SECTION I. — <i>Règles ayant pour but d'éviter ou de modifier l'action de l'ayant droit</i>	94
SECTION II. — <i>Dispositions fixant d'une manière précise les conditions de la responsabilité</i>	96

§ 1. — Généralités.	96
§ 2. — Dispositions concernant la responsabilité, admises par la jurisprudence et reproduites dans les règles à suivre	98
§ 3. — Dispositions concernant la responsabilité, dérogatoires des solutions admises par la jurisprudence	101
§ 4. — Répartition des indemnités entre compagnies	106
SECTION III. — <i>Dispositions spéciales aux recours.</i>	110
SECTION IV. — <i>Dispositions accessoires et pratiques.</i>	114
CHAPITRE II. — Conventions du 1^{er} octobre 1886	115
CHAPITRE III. — Conventions entre compagnies à l'é- tranger.	136
Généralités.	136
SECTION I. — <i>Convention de l'Union des administrations de</i> <i>chemins de fer allemands</i>	137
§ 1. — Mode de règlement des demandes d'indemnités. . . .	137
§ 2. — Fixation de la responsabilité et de la contribution . .	139
§ 3. — Recours amiable des compagnies	145
§ 4. — Arbitrage	147
SECTION II. — <i>Convention entre les chemins de fer russes</i> . .	149
CHAPITRE IV. — Conventions internationales	152
SECTION I. — <i>Convention de Berne.</i>	152
SECTION II. — <i>Conventions internationales conclues entre dif-</i> <i>férents pays et dérogeant aux dispositions</i> <i>édictees par la convention de Berne relative-</i> <i>ment aux recours</i>	156

Imp. J. Thevenot Saint-Dizier (Haute-Marne).
